

6. வரவு-செலவுத் திட்டம், 1980-81, வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள்-நிர்வாகம்.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து.

(இ) கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

கோரிக்கை எண்—3

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின்மேல் நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,66,84,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்”.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, வட ஆற்காடு மாவட்டம் திருவண்ணாமலையிலிருந்து காஞ்சி வரையில் டவுன் பஸ் விடுவது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,66,84,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

THIRU N. S. V. CHITHAN : To discuss the failure of the Government to check travel of passengers in lorries, I move—“That the allotment of Rs. 1,66,84,000 under Demand No. 3 be reduced by Rs. 100.”

திரு. என். வரதராஜன் : தலைவரவர்களே, மாவட்ட அளவில் போக்குவரத்து வசதிகள் பற்றி விவாதிக்க ஆலோசனைக்குழு அமைக்கப்பட வேண்டியது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,66,84,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

1980 ஜூலை 23]

THIRU P. VIJAYARAGHAVAN : To discuss policy I move
“that the allotment of Rs. 1,66,84,000 under Demand No. 3 be
reduced by Rs. 100.”

கோரிக்கை எண் 40.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின்
பரிந்துரையின் மேல் நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—
கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 42,69,000-க்கு மேற்படாத
தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

திரு. சு. பாலன் : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான்
கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்
கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற
ரூ. 42,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.”

திரு. ஆர். தியாகராசன் : தலைவரவர்களே, முத்துப்பேட்டையிலிருந்து
ஜம்புவானோடை வழியாக செல்லும் சாலையில், தற்போது பட்டுக்கோட்டை
வேதாரண்யம் செல்லும் பேருந்தை அவ்வழியாக விடுவது பற்றி விவாதிக்க
நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—
கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற
ரூ. 42,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.”

THIRU J. HEMACHANDRAN : To discuss about the im-
mediate necessity for an early amicable settlement of the demands
of workers employed in Transport Corporations for wage increase,
eight hours work, etc., to have parity with other undertakings. I
move—“That the allotment of Rs. 42,69,000 under Demand No. 40
be reduced by Rs. 100”.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : புதிதாக வழித் தடங்களில் விடும் பேருந்துகள்
அனைத்தும் அரசே விட விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை
மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்
கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற
ரூ. 42,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.”

[1980 ஜூலை 23]

திரு. பொ. விஜயராகவன் : தலைவரவர்களே, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் விடப்படுகின்ற பேருந்துகளில் நெரிசலைத் தவிர்க்கும் வகையில் அதிகப்படியான பேருந்துகள் விடாதது குறித்து விவாதிக்க, I move :—

“That the allotment of Rs. 42,69,000 under Demand No. 40 be reduced by Rs. 100.”

கோரிக்கை எண் 53.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரை மேல் நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 9,69,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

திரு. சு. பாலன் : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 9,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. கே. எம். தங்கமணி கவுண்டர் : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 9,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. செ. சிவசாமி : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 9,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

THIRU P. VIJAYARAGHAVAN : To discuss policy, I move :—
“That the allotment of Rs. 9,69,000 under Demand No. 53 be reduced by Rs. 100.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மான்யக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையுள் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பெறுகின்றன.

1980 ஜூலை 23]

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 3, 40, 53 ஆகியவை பற்றிய கொள்கை விளக்கக்குறிப்பும், * அறிக்கையும் அவை முன் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதை நான் படித்ததாக ஏற்றுக்கொண்டு குறிப்பிலே ஏற்றிக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் கடைசியாக பதிலுரையை அளிப்பதற்கு முன்பாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இங்கே தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை, ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்களை எடுத்து வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

* திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்ற இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களை நான் இங்கே சொல்ல விழைகிறேன். போக்கு வரத்தினை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்பதிலே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967-லே முதலமைச்சராகப் பொறுப்பேற்ற பிறகு 75 மைலுக்கு மேலே ஓடக்கூடிய பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கவேண்டும் என்ற திட்டத்தினைக் கொண்டு வந்தார்கள். ஆனால் அவைகள் இன்றையதினம் செம்மையான முறையிலே கடைப்பிடிக்கப்படுகின்றதா என்றால் இல்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அனைத்துப் பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற சட்டம் 1973 ஆம் ஆண்டு இந்தப் பேரவையில் நிறைவேற்றப் பட்டது. அப்போது பேருந்துகளினுடைய உரிமையாளர்கள் உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றார்கள். இன்றையதினம் அந்த வழக்கு உச்சநீதி மன்றத்திலே இருந்தாலும் கூட இந்த அரசு கடந்த இரண்டரை ஆண்டுக் காலத்தில் அது குறித்து அக்கறை எடுத்து இருக்கின்றதா என்று அறிக்கையினைப் படித்துப் பார்த்ததில் மிக மந்தமாக இந்த அரசு இருந்து வந்திருக்கின்றது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-00)

(மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

அதே மாதிரி இன்றையதினம் பல்வேறு இடங்களிலிருந்து சென்னைக்கு வருகிற பேருந்துகள் அனைத்தும் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பெற வேண்டும் என்கிற திட்டம் இருந்தாலும் கூட, இன்றைக்கும் தனியார்களுடைய பேருந்துகள்

*666--703ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு , IIIஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளது.

[திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்]

[1980 ஜூலை 23]

சென்னைக்கு வந்துக் கொண்டிருக்கிற ஒரு சூழ்நிலைதான் நாம் காண முடிகிறது. இவைகளையெல்லாம், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கவனமாகப் பரிசீலித்து செயல்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமாக இருக்கிற ஜீப் வண்டிகள், கார்கள், வேன்கள் முதலிய வாகனங்கள் எல்லாம் இன்ஸ்யூர் செய்யப்படாத நிலைமையில் இருக்கின்றன. அரசாங்க பஸ்களிலும் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு அதிலே பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படுகிற தறுவாயில் அரசாங்கம் தருகிற ஆயிரம் ரூபரைய தவிர வேறு எந்த வகையிலும் அவர்களுக்கு அதிகமாக உதவி கிடைக்க வழி இல்லாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதைப்போக்குவதற்கு அரசாங்கம் ஏதாவது ஒரு வழி வகையினை, ஒரு வாய்ப்பினை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தால் விபத்தில் உயிரிழப்பவர்களின் குடும்பங்களுக்கு அதிகமான தொகை கிடைப்பதற்கு வழி ஏற்படும் என்று சொல்லி அதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்குகிற திட்டத்தில்தான் அரசாங்கம் ஒரு திட்டமான கொள்கையைக் கடைபிடிக்கும் நிலைக்கு வர வேண்டும். ஒன்று அனைத்துப் பேருந்துகளையும் தேசிய மயமாக்க வேண்டும், அல்லது ஏற்கெனவே திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி கலைக்கப் பட்டதற்குப் பிறகு பத்திரிகையிலே செய்தி வந்ததுபோல் 'மூன்று பேருந்து களுக்கு மேல் இருப்பவைகள் தேசிய மயமாக்கப்படும்' என்று செய்தி வந்ததுபோல் செயல்படவேண்டும், அல்லது அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி பொறுப்புக்கு வந்ததற்கு பிறகு அன்றையதினம் இருந்த மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் கூறியது போல் ஐந்து பேருந்துகளுக்கு மேல் இருக்கும் பேருந்துகளையெல்லாம் தேசியமயமாக்கப் படும் என்று அவர்கள் பத்திரிகைகளுக்கு செய்தியை கொடுத்ததுபோல், ஏதாவது ஒரு திட்டமான கொள்கையை அரசாங்கம் விரைவாகக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும் என்றும், அதனை நிறைவேற்ற விரைவாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்றும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு விஷயம். தனியார் பேருந்துகள் பல்வேறு மாவட்டங்களில் அதிகமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்த இடங்களில் எல்லாம் விபத்துக்களும் அதிகமாக உள்ளன. என்னுடைய தொகுதியில் கலசபாக்கம் அருகில் கூட சென்ற ஆண்டோ அல்லது அதற்கு முன் ஆண்டோ ஒரு பஸ் தீ பிடித்து,

1980 ஜூலை 23] [திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்]

12 பேர் எரிந்து மாண்டு போனார்கள். காரணம் 'பிரேக் செய்வது' என்று சொல்லப்படும் பஸ் செக்கிங்களுக்காக, முன்பெல்லாம் ஒரு கால கட்டத்திலே இரண்டு அல்லது மூன்று நாட்கள் என்ற அளவில் நிறுத்தி வைக்கப்பெற்று, முறையாக பஸ்கள் ஓடுகின்ற நிலையில் இருக்கின்றனவா, பிரேக்குகள் ஒழுங்காக இருக்கின்றதா, மற்ற கருவிகள் ஒழுங்காக வேலை செய்கிறதா என்று பரிசோதனை செய்து அதன் பிறகு வண்டிகளை ஓட அனுமதிப்பார்கள். ஆனால் இன்றையதினம் அது எப்படி நடைபெறுகிறது என்று சொன்னால், பேருந்துகள் வழித் தடங்கல்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. பேருந்துகளின் சர்டிபிகேட் மட்டும் தான் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளின் பரிசீலனைக்குச் செல்கின்றன. அவர்கள் ஏராளமான பணம் பெற்றுக்கொண்டு, பிரேக் செய்யப் பட்டதாக சர்டிபிகேட் கொடுத்து விடுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட முறைதான் பெரும்பாலான இடங்களில் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்கு கொண்டு வந்து, இந்த முறை மாற்றப்பட்டால் தான் விபத்துக்கள் குறையும், தவிர்க்கப்படும் என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அதே மாதிரி ஓவர் லோடு பிரச்னை. தமிழ்நாட்டில் என்னைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பெரும்பாலும் பஸ்களில்தான் செல்லுகிறார்கள். அதுவும் சென்னையில் எல்லா பஸ்களிலும், தனியார்களுடைய பேருந்துகளாவாலும் சரி, அரசாங்கப் பேருந்துகள் ஆனாலும் சரி, ஓவர் லோடாகச் சென்று கொண்டிருக்கிற காட்சியைத்தான் நாங்கள் தினமும் பார்க்கிறோம். யாராவது இதைக் கேட்கிறார்களா? இன்றைக்கு கொடுத்திருக்கும் குறிப்பு புத்தகத்தில் விவரங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஓவர்லோடுக்காக இவ்வளவு பஸ்கள் பிடிக்கப்பட்டன, இவ்வளவு வருமானம் அதனால் வந்திருக்கிறது என்பது போன்ற விவரங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். என்றாவது ஒரு நாள் ஒரு அதிகாரி திடீரென்று வழியில் வந்து நின்று கொண்டு, போகிற வருகிற எல்லாப் பேருந்துகளையும் மடக்கி அவைகளை பிடிக்கிற முறையில்தான் இருக்கின்றனவே தவிர, ஒழுங்காக, தினசரி, அல்லது இரண்டு மூன்று நாட்களுக்கு ஒரு முறை என்று முறை வைத்துக் கொண்டு, செக் பண்ணுகிற வழக்கம் இல்லை. இதனால் ஓடுகிற பேருந்துகளில் 60 பேர்கள் செல்லலாம் என்று குறிக்கப்பெற்றிருந்தால், இன்னும் 60 பேர்கள் நின்று கொண்டு பயணம் செய்கிற நிலைதான் இருக்கிறது. இந்த நிலை அரசாங்க பேருந்துகளானாலும் சரி, தனியார் பேருந்துகளானாலும் சரி, இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் தான்

[திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்]

[1980 ஜூலை 23]

இருக்கின்றன. இதனால் அரசாங்கத்தின் வருவாயும் பாதிக்கப்படுகிறது என்பதை கவனத்தில் கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தவிர, அதிகமான அளவில் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையையும் அதிகப் படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால் கூட்ட நெருக்கடி காரணமாக பஸ்களில் பயணம் செய்கிற தாய்மார்கள், பெண்கள் எவ்வளவு சங்கடப்பட்டுக்கொண்டு, சிரமப்பட்டுக் கொண்டு, அசிங்கப்பட்டுக் கொண்டு இடுபாடுகளுக்கிடையில் செல்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்தால், பேருந்துகளை அதிகமாக்க வேண்டியதன் அவசியம் புரியும். அப்படிப்பட்ட தடங்களிலும், இடங்களிலும் பேருந்துகளை அதிகமாக விடுவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க முன்வர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பஸ்களில் பயணம் செய்கிற ஊனம் உற்றோருக்காக அரசு பாஸ் வழங்கியிருப்பதாக அறிகிறேன். நெருக்கடி நேரங்களில் அப்படிப்பட்டவர்கள், கண் இழந்தவர்கள், கால் இழந்தவர்கள், அல்லது மற்ற உறுப்புகள் ஊனம் அடைந்தவர்கள், பஸ்களில் ஏறிக் கொண்டால் அவர்கள் நிற்கக்கூட இடம் இல்லாமல் அவதிப்படுகிறார்கள். பஸ்களில் பெண்களுக்கென்று தனியாக இடம் ஒதுக்குவதுபோல் இப்படிப்பட்டவர்களுக்கும் தனியாக இடம் ஒதுக்கி வைத்தால் அவர்களுக்கு அது மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று மினி பஸ்கள். சென்ற முறை இங்கே முதல் அமைச்சர் அவர்களானாலும் சரி அல்லது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களானாலும் சரி இந்த மன்றத்தில் பேசுகிறபோது தமிழ்நாட்டில் அதிகப் படியான மினி பஸ்கள் விடப்படும் என்றும் அதனால் பொது மக்களின் அத்தனை சிரமங்களும் தீர்ந்துவிடும் என்றும் பலமுறை இந்த மன்றத்தில் கூட அமைச்சர் பெருமக்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் புள்ளிவிவரங்களைப் பார்க்கிறபோது பொதுத் துறையில் 37 மினி பஸ்களும், தனியார் துறையில் 19 மினி பஸ்களும் தான் செல்வதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே ஏற்கனவே சொல்லிய அளவில் இத்திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டிருக்கிறதா என்று பார்த்தால் உள்ளபடியே வருந்தத்தக்க அளவில் இந்தத் திட்டம் செயல்படுத்தப்படாமல் விடப்பட்டிருக்கின்றன. காரணம் என்ன? இந்த அரசுக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும் இடையே ஏதோ ஒரு நெருக்கம் இருக்கிறது. அரசாங்கத்தின் தேவைக்கு உதவக்கூடிய முறையில் காமதேஜு

1980 ஜூலை 23] [திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்]

வரவு, கர்ப்பகவிருஷமாக பேருந்து உரிமையாளர்கள் இருப்பதால் அவர்கள் வேண்டாம் என்று சொன்ன காரணத்தால் இந்தத் திட்டம் சரியான முறையில் செயல்படுத்தப்படவில்லை என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் எங்கள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் பத்திரிகை நிருபர்களை அழைத்து நூற்றுக்கு மேற்பட்ட மினி பஸ்கள் விடப்படும் என்றும், எந்தெந்த வழித்தடங்களில் அவை செல்லும் என்றெல்லாம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அங்கே சொல்லிவிட்டார். பத்திரிகைகள் அதை பெரிதாக செய்தியும் போட்டுவிட்டார்கள். இன்றையதினம்கூட எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அக்கிராமங்களுக்குச் செல்கிறபோது அங்குள்ள பொதுமக்கள் கேட்கிறார்கள், இந்த இந்த வழித்தடங்களில் மினி பஸ்கள் வரும் என்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் சொன்னார்களே, ஏன் வரவில்லை என்று கேட்கிறார்கள். நாங்கள்கூட மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் இதுபற்றி கேட்டபோது, திருவண்ணாமலை, கலசபாக்கம், தண்டாரம்பட்டு, செங்கம் போன்ற தொகுதிகளில் மினி பஸ்கள் விடப்படுவது பற்றிக் கேட்டபோது, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் எங்களுக்குச் சொன்ன பதில் என்னவென்றால், நான் அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பிவிட்டேன், அரசாங்கம் அதை அனுமதிக்கவில்லை, அரசாங்கம் அனுமதித்து அனுப்புமானால் உடனடியாக அந்த மார்க்கங்களிலே மினி பஸ்கள் விடப்படும் என்று சொல்கிறார்கள். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அங்கிருக்கிற அதிகாரிகளை எல்லாம் அழைத்து வைத்துப் பேசி எந்தெந்த மார்க்கங்களில் மினி பஸ்கள் போகும், அதற்கான பாதைகள் இருக்கின்றனவா, போக்கூடிய வசதிகள் இருக்கின்றனவா என்பதைப்பற்றியெல்லாம் கேட்டுத்தான் அனுப்பியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கத்திற்கு அது வந்ததும் கிணற்றில் கல்லைப் போட்டதுபோல் என்று கிராமங்களில் சொல்வார்களே அதேபோல் அதுகுறித்து எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்காமல் வட ஆற்காடு மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் அது துங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் எந்தெந்த மார்க்கங்களில் மினி பஸ்கள் விடவேண்டும் என்று குறிப்பு அனுப்பி வைக்கப்பட்டதோ அத்தனை மார்க்கங்களிலும் மினி பஸ்கள் விடுவதற்கு மாண்புமிகு அன்மீச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் அதிகமான பேருந்துகள் விடப்பட வேண்டும். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமானால், திருவண்ணாமலை-வேலூர் ஐம்பது மைல் தூரத்தில் இருக்கிறது. எங்கள் மாவட்டத்திலேயே அதிகப்படி

[திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்]

[1980 ஜூலை 23]

யான வருவாய் தரக்கூடிய வழித்தடம் திருவண்ணாமலை-வேலூர். ஆனால் வேலூருக்குச் செல்ல வேண்டும் என்று திருவண்ணாமலை பஸ் நிலையத்தில் நின்றால் ஓவரலோட் ஏற்றினாலும்கூட நூற்றுக்கணக்கான பயணிகள் பஸ்கிடைக்காது நின்று கொண்டு இருக்கும் நெருக்கடி இருக்கிறது. ஒரு நாளைக்கு அந்த மார்க்கத்தில் ஆயிரம் ரூபாய் பேருந்து உரிமையாளருக்கு இலாபம் வரும் என்று சொல்கிறார்கள். மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் இதுபற்றி சொல்லியிருக்கிறோம். ஆகவே அதிகப்படியான பேருந்துகள் அந்த மார்க்கத்தில் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுவும் அது இலாபகரமாக இயங்கக்கூடிய ஒரு மார்க்கமாகும். அரசாங்க வண்டிகளையே விடலாம். தனிப்பட்டவர்களுக்கு வழங்கினால்கூட அதிகமாகப் பேருந்துகள் விடலாம். இலாபம் வரக்கூடிய இடங்களில் கூட அதிகப் படியான பேருந்துகள் விடப்பட வேண்டும். அரசாங்கத்திற்கு இதில் பணச் செலவு இல்லை. அரசாங்கம் ஏற்கெனவே செலவு செய்து பாதைகள் எல்லாம் போட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே அதிகப்படியான பேருந்துகள் விடுவதால் அரசுக்கு அதிகப்படியான வருவாயும் வரும், பொதுமக்களும் நன்மை அடைவார்கள். இருந்தும் அரசு மெத்தனமாக இருப்பதற்குக் காரணம் ஏற்கெனவே பேருந்துகள் விட்டுக்கொண்டிருக்கிற உரிமையாளர்கள் அதிகப்படியான பஸ்கள் விடுவதற்கு தடங்கலாக இருக்கிறார்கள். அதிகாரிகளை அவர்கள் சரிப்படுத்தி விடுகிற காரணத்தால் எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சொன்னாலும்கூட அவர்கள் அதைக் கவனிக்காமல் தூங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-10)

பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இருக்கின்றன. அதிலே பல்லவன், பெரியார் போன்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கு மிகக் குறைவான போனஸ் வழங்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. எனவே இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அரசு அதிகக் கவனம் செலுத்தி அவை இலாபகரமாக நடைபெற ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே நேரத்திலே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி தருவதிலே வித்தியாசம் காட்டப்படுவதாக தொழிலாளர்கள் சொல்லுகிறார்கள். அதிலே பணியாற்றுகின்ற அனைத்து தொழிலாளர்களுக்கும் நகர ஈட்டுப்படி சரியான முறையிலே தருவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்]

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்னுடைய மாவட்டமான வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலும், தென் ஆற்காடு மாவட்டத்திலும் ஓடுகிறது. அரசாங்கம் கொடுத்திருக்கின்ற அறிக்கையிலே கூட, இந்த போக்குவரத்துக் கழகம் மிக லாபகரமாக இல்லாமல் நடந்துகொண்டு வருகிறது என்று சொல்லி யிருக்கிறார்கள். நான் நமது அமைச்சர் அவர்களுக்கும், அரசாங்கத்திற்கும் துணைத் தலைவர் அவர்கள் மூலமாக இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புவது, இந்த தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணியாற்றுகின்ற அதிகாரிகள், நல்லவர்கள் சில பேர்கள் இருக்கலாம், இதிலே இருக்கக்கூடிய நிர்வாக சீர்கேடுகள் களையப்பட்டால் ஒழிய, இந்த போக்குவரத்துக் கழகம் மிகவும் நஷ்டத்தில்தான் தொடர்ந்து நடைபெறக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படும். நான் பல்வேறு நேரங்களிலே இங்கே தெரிவித்திருப்பது போல், மீண்டும் ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நான் இப்போது கூட சொன்னேன், திருவண்ணாமலை-வேலூர் மார்க்கம் லாபகரமான மார்க்கம் என்று. இந்த மார்க்கத்திலே தனியார் ஆண்டுக்கு ஒரு புது வண்டியை விடுவார்கள். அடுத்த ஆண்டு அந்த வண்டியை வேறு மார்க்கத்திற்கு விடுவார்கள். ஆண்டுக்கு ஒரு புது பஸ் இந்த திருவண்ணாமலை-வேலூர் மார்க்கத்திலே செல்லும். ஆனால், பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை அந்த பஸ் அப்படியே ஓடும். அப்படி ஓடும் போது, வழியில் நின்று விட்டால் மக்கள் தள்ளவேண்டிய நிலைக்கு அங்கே போக்குவரத்து நடைபெறுகிறது. பொதுமக்கள் வேறுக்க வேண்டும், அதற்கு பொதுமக்களை ஆளக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்திலே அதிகாரிகள் அப்படி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதேபோன்று, பல்வேறு மார்க்கங்களிலே இந்த பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்கனவே அரசு அறிவித்துள்ள மார்க்கமானாலும் சரி அல்லது இப்போது மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அறித்துள்ள மார்க்கமானாலும் சரி, அங்கே எல்லாம் வண்டிகள் சரியாக ஓடுவதில்லை. இங்கு அதிலே உள்ள தொழிலாளர்களே சொல்லுகிறார்கள். அப்படியே புதிய வண்டி ஓடினாலும், இந்த முதலாளிகள் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளை கவனித்தால், அன்றைக்கே அந்த வண்டியை எடுத்துவிட்டு, பழைய வண்டி அனுப்பப்படுகிறது. அதனால் தொடர்ந்து அந்த மார்க்கம் நஷ்டத்தில் கணக்கு காட்டப்பட்டு, மாதக் கணக்கிலே, ஆண்டுக் கணக்கிலே அந்த வண்டி ஓடுவதே நிறுத்தப்படும். இந்த மோசமான நிலை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது).

[திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்]

[1980 ஜூலை 23]

இறுதியாக ஒன்றை மட்டும் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இந்த பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமானேஜிங் டைரக்டருக்கு கடிதம் எழுதினால், அந்தக் கடிதங்களுக்கு பதில் வருவதே இல்லை. இப்படி சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கடிதங்கள் எழுதினாலே, பதில் போடாத அளவுக்கு அங்கே நிர்வாகம் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டங்கள் நடைபெறுகின்றன மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமை வகிப்பார். அதிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், ஊராட்சிமன்ற பெருந் தலைவர்கள் கலந்து கொள்வார்கள். அப்போது போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்டவை பற்றி பேசுகின்றபோது, தனிப்பட்டோர் பேருந்துகளைப் பற்றிப் பேசுகின்றபோது, மாவட்ட மண்டல போக்குவரத்து அதிகாரி, மற்ற அதிகாரிகள் இருந்தால், அதுகுறித்து மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் நடவடிக்கை எடுக்க முடியும். இன்றைக்கு வப்படிச் சொல்லும் போது, நடவடிக்கை எடுக்க முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. நான் அமைச்சர் அவர்களை இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்திற்கு இப்போது வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற சம்பந்தப்பட்ட ஒரு பெரிய அதிகாரி அனுப்பப்பட்டால், அவர் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சொல்லுகின்ற கருத்துக்களை குறித்துக்கொண்டு, அவைகளின் மீது தகுந்த நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு ஏதுவாக இருக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகமானாலும், போக்குவரத்துத் துறையானாலும் மிகவும் சீர்கேடான நிலைமையிலே இருக்கிறது, அதை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தையும், இதிலே இந்தத் துறையின் அமைச்சர் அவர்கள் மெத்த அக்கறை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்றும் சொல்லி, இந்த வாய்ப்பை அளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து முடிக்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

* திரு. ரா. கு. பெருமாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்து, என் உரையைத் தொடங்குகிறேன்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. ரா. கு. பேருமாள்]

பொதுவாக, தமிழகத்திலே அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்று, ஏறத்தாழ 2½ ஆண்டு காலம் ஆட்சியில் இருந்து, திரும்ப வீட்டிற்குச் சென்று, பழையபடி இப்போது ஆட்சியில் அமர்ந்திருக்கிறது.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், பேரறிஞர் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களை ஏற்படுத்தி, அவைகளின் வாயிலாக நல்ல வருமானம் ஈட்டித்தா, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தகுதியான நிர்வாக இயக்குநர்களை, மாணேஜிங் டைரக்டர்களாக நியமித்ததன் காரணமாக, பணகோடி ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கிறது.

ஆனால் இதற்கு முந்திய அரசு இருக்கும்போது போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இழப்பு அதிகம் என்பதைத் தமிழக மக்கள் நன்றாக அறிவார்கள். இந்தியாவிலேயே வேறு எங்கும் இல்லாத அளவுக்கு பேருந்தில் அடிப்பட்ட ஒரு நபருக்கு ஆயிரம் ரூபாய் வழங்க வேண்டுமென்று உத்தரவிட்டிருப்பது புரட்சித் தலைவர் அரசு ஒன்றுதான் என்று கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே வேளையில் 31—12—1978 முடிய நம்முடைய அரசு பேருந்துகள் 5,316, 31—12—1979-ல் அரசு பேருந்துகள் 6,226. அரசு பேருந்து கூடுதல் 910 ; தனியார் பேருந்துகள் 338 தான். போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் 910 பேருந்துகள் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் திரு. திருவேங்கடம் அவர்கள் பேசுகிறபோது தனியார் பேருந்துகளுக்குச் சலுகை காட்டியதாகச் சொன்னார்கள். அதை நான் வன்மையாகக் கண்டிக்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரிகின்ற அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் பல நன்மைகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. தமிழகத்திலுள்ள அனைத்து கார்ப்பரேஷன் ஊழியர்களும் பாராட்டினார்கள். அதே நேரத்தில் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் செய்யப்படக்கூடிய நன்மைகள் எதுவும் விளாத்திகுளம் பகுதிக்கும் கிடைக்கவில்லை என்பதை மாமன்றத்தின் வாயிலாக கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். விளாத்திக்குளம் பகுதியில் நகராட்சி கிடையாது ; தொழிற்சாலை கிடையாது. பேரூராட்சியை டவுனாக கன்வர்ட் செய்து உடனடியாக டவுன் பஸ் விட வேண்டுமென்று கோரிக்கை விடப்பட்டது. அதன்பேரில் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தார்

[திரு. ரா. கு. பெருமாள்]

[1980 ஜூலை 23]

எந்தவித நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. அதன் காரணமாக கிராமப்புறங்களுக்கு நகரப் பேருந்துகள் இல்லை. அங்கு பெட்ரோல் பங்கு இல்லை; ஆய்வுக்கூடம் இல்லை. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தி டவுன் பஸ் விட ஏற்பாடு செய்தால் அந்த மக்களுக்கு நன்மை கிடைக்கும். அங்கு 300-க்கு மேற்பட்ட கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அரசு மேல்நிலைக் கல்விக்கூடம் இரண்டு இருக்கின்றன. மாணவர்கள் 20 கிலோ மீட்டர் நடந்து பள்ளிக்குச் செல்லவேண்டும். அந்தப் பகுதி மக்கள் பெரும்பகுதி தாழ்த்தப்பட்ட மக்களாகவும் பிற்பட்ட மக்களாகவும் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, பேருந்து வசதி இல்லாத அடிப்படைக் குறையை நீக்கி கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு ஆய்வுக்குழு ஏற்படுத்தி பேருந்துகள் விட வழி செய்ய வேண்டும். பெட்ரோல் பங்கு ஒன்று ஏற்படுத்தவும் வழி செய்யவேண்டும்.

புதிய வழித்தடங்கள் எங்கெங்கு விட வேண்டுமென்ற விவரங்களைக் கூறுகிறேன். தூத்துக்குடியிலிருந்து வைப்பார் செல்ல—வழி தருவாகுளம், வேப்பலோடை, கீழ் வைப்பார் கிடப்பிருளம். தூத்துக்குடியிலிருந்து வடக்கு கல்மேடு செல்ல—வழி அரசாடி, குமாரசுரம்; பேரு வழித் தடங்கள் குற்றலாத்திலிருந்து வேம்பாருக்கு வழி சங்கரன்கோவில், கோவில்பட்டி, விளாத்திகுளம். திருச்செந்தூரிலிருந்து மதுரைக்கு—வழி தூத்துக்குடி, விளாத்திகுளம், அருப்புக்கோட்டை; தூத்துக்குடியிலிருந்து மதுரைக்கு—வழி குளத்தூர், சூங்குடி, விளாத்திகுளம், அருப்புக்கோட்டை; தூத்துக்குடியிலிருந்து சாத்தாருக்கு—வழி விளாத்திகுளம், முத்தலாபுரம் போன்ற வழித்தடங்களை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும். பிற்பட்ட மக்கள் அதிகமாக இருக்கும் காரணத்தால் அவர்கள் நகரங்களுக்கு வந்து செல்ல இந்த வசதிகளை நிச்சயமாகச் செய்து கொடுக்க வேண்டும், இந்தக் குறைகளைப் போக்க அரசு முயற்சி மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

செக்போஸ்ட் இருக்கும் பெரிய தேசிய நெடுஞ்சாலையில் அன்றாடம் விபத்து ஏற்படுகிறது. அங்கே லாரிகள் பேருந்துகள் செல்ல வழி இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, அருகாமையில் ஓரச்சாலை அமைத்தால் இந்தக் குறையைப் போக்க வசதியாக இருக்கும்.

கட்டபொம்மன் போக்குவரத்தில் பணியாற்றுகிற ஊழியர்களுக்கு, அங்கேயே ஏற்கனவே பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தவர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து பதவி உயர்வு கொடுக்க வழிவகை செய்யவேண்டும். அடிப்படைச் சம்பளம் என்று எடுத்துக்கொண்டு நியாயம் வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

[திரு. சா. கு. பெருமாள்]

பி.ஆர்.சி.யிலிருந்தும், எக்ஸ் சர்வீஸ்மென்ஸிலிருந்தும், கே.டி.சிக்கு வந்த வர்களுக்கு நியாயமான முறையில் பதவி உயர்வு வழங்கப்படவேண்டும்.

(முற்பகல் 10-20)

அடுத்து, சென்னையிலிருந்து வேதாரண்யத்திற்கு ஒரு விரைவுப் பேருந்து ஓடிக்கொண்டிருந்தது, அதை கவர்னர் ஆட்சியில் நிறுத்திவிட்டார்கள், அதை மறுபடியும் ஓட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேசிய நெடுஞ்சாலையிலே ஓடுகின்ற பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் இருந்தது. நம்முடைய முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் இருபது தினங்களுக்கு முன்னாலே வட ஆற்காடு மாவட்டம், முகவை மாவட்டங்களில் பேசியபோது அங்கே ஓடுகின்ற பஸ்களை தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று தெரிவித்ததாக பத்திரிகை வாயிலாக செய்தி வந்தது. அதையும் அமல் நடத்தவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து அமர்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் அறிக்கையிலே பொதுவாக தேசிய உடமைபற்றிக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறை என்பது பொது மக்களுக்கு அன்றாட வாழ்க்கையோடு மிக நெருக்கமாக உள்ள ஒரு அமைப்பு என்ற முறையிலே நாங்கள் நேஷனலைசேஷனை மேலும் வளர்க்கக் கூடிய கொள்கையை வரவேற்கிறோம். அதே நேரத்திலே நேஷனலைசேஷன் சம்பந்தமாக சில கருத்துக்களை மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே சொல்வதற்கு விரும்புகிறேன். நேஷனலைசேஷனைப் பொறுத்த அளவிலே இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற பாலிசி நோட்டிலே சில விஷயங்கள் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றன. 3-வது கோரிக்கை சம்பந்தப்பட்ட பாலிசி நோட்டிலே

in page 3 :

“ provides for acceiling of ten bus permits for a private operator ”

என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. எங்களைப் பொறுத்த அளவிலே 10 பஸ்கள் கொடுப்பது சரியல்ல, என்பதை ஆணித்தரமாகச் சொல்ல விரும்புகிறோம். எங்களுடைய உதவித் தலைவர் தோழர் உமாநாத் அவர்கள் நேஷனலைசேஷன் டிரான்ஸ்போர்ட் அன்டர்டேக்கிங்ஸ் அட்வைசரி கமிட்டிக் கூட்டத்திலே 3 பஸ்களுக்கு மேல் தனியார் ஆப்பரேட்டர்களுக்குக் கொடுப்பது

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்] [1980 ஜூலை 23]

சரியல்ல என்பதைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ அதை ஒத்துக் கொண்ட நிலைதான் அன்று இருந்தது. மூன்று பஸ்கள் என்று சொல்லக் கூடிய நேரத்திலே இன்றைக்கு பிளாமி முறை கடைப்பிடிக்கப்பட்டு வருகிறது என்பதை நாம் அறிவோம். ஒரு குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு 10-க்கு மேலே பஸ்கள் இருக்கிற அளவுக்கு அவர்கள் பல பஸ் ஆப்பரேட்டர்களாக மாறுகிற நிலைமையை ஏற்படுத்தக்கூடாது என்பதை வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறோம்.

நேஷனலைசேஷன் சம்பந்தமாகச் சொல்கிற நேரத்திலே 40-வது கோரிக்கை சம்பந்தமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற பாலிசி நோட்டீஸே

“To connect the balance 3,237 panchayats, the connecting link roads have to be improved at a cost of about Rs. 100 crores, for which necessary funds are being pooled from various sources”. என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த வேரியஸ் சோர்சஸ் என்ன என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் சோர்சஸைப் பொறுத்தவரையிலே ஒரு கொள்கை பேசப்பட்டது. தனியார் முதலாளிகள் ரோடு போட அனுமதித்து அவைகளிலே அவர்களைப் பஸ்களுக்கு அனுமதி கொடுப்பது, அவர்கள் பேருந்துகளை ஓட்ட அனுமதி கொடுப்பது என்பது சரியான கொள்கைதானா என்பதைப் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த பாலிசி நோட்டீஸ்

(Page 4 Para 8)

“Even though the Transport Corporations would lose on these new routes, they continue the operation with the social objective of serving rural areas. As on date out of the 5,860 services operated by the Transport Corporations, 3,100 services are unremunerative.” என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த பாராகிராபிற்கும், 9-வது பாராகிராபிற்கும் கான்ட்ராடிக்ஷன் இருக்கிறது என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்தப் பாராவிலே சொல்கிறபோது

“In spite of severe cyclone and floods for two consecutive years and huge increase in the cost of chasis, spare parts, fuel, etc., the Corporations earned a profit of Rs. 8 crores during 1978-79 and Rs. 6.5 crores during 1979-80”.

என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலைமையிலே அன்ரெமியூனரேபிள் என்று சொல்வது சரியாக இருக்குமா என்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

அதே நேரத்தில் போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமாக **unremunerative aspect** என்பது பற்றி ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில் நடக்கின்ற ஒரு முக்கியமான விஷயம் பயங்கர கர்ப்ஷன் ஆகும். கட்டிடம் கட்டுவது சம்பந்தமாக இன்று பல முறைகளிலே கொள்கைகளும், குடும்பகோணங்களும் நடக்கின்றன என்று பொது மக்கள் சொல்கிறார்கள். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், மெட்ரியல்ஸ் போன்றவைகளைத் திருடிச் செல்வதாகத் தெரிகிறது. குறிப்பாக, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் மண்டே மார்க்கெட் டிப்போவில் திருட்டு நடந்ததாக எழுதி வைக்கப்பட்டதற்கு அந்தத் தொழிலாளர்களைப் பழி வாங்கினார்களே தவிர, அந்த விஷயம் சம்பந்தமாகத் துரித நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. அன்றைய ஆட்சிப் பொறுப்பிலே இருந்த அதிகாரிகளிடத்திலே இதுபற்றி **Secretary to Transport Department** வரை சொல்லப்பட்டது. ஆனால் அதற்கு எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. இப்படிப்பட்ட திருட்டுக்களைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டும், கொள்கைகளைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டாம். அப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமையை ஏற்படுத்தினால், **unremunerative** என்பதை மாற்ற முடியும் என்பது என்னுடைய கருத்து.

அடுத்து, மற்றொரு முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால், **public utility service** என்ற முறையில் உள்ள இந்த அரசாங்கத்திலே ஒரு முக்கியமான விஷயத்தைப் பார்க்க வேண்டும். இந்த பானிசி நோட்டிலே ஒரு பகுதியிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

In accordance with commercial principles
என்று.
In accordance with sound commercial principles
என்று சொல்லும் நேரத்தில் என்னுடைய முக்கியமான கருத்து, அகில் தொழில் செய்பவர்களைச் சுரண்டுவது என்ற அடிப்படை இருக்கிறது. அதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், போக்குவரத்து துறையும் இடம் கொடுக்கிறது என்பது என்னுடைய கருத்து. இது சம்பந்தமான விவரங்களைப் பிறகு சொல்கிறேன்.

public utility service
என்று சொல்கிறபோது பொது மக்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட வசதி கானாது. மேலும் அதிகப் பேருந்துகளை விட வேண்டும். குறிப்பாக, குமரி மாவட்டத்தில் மலையோரப் பகுதிகளில் தேவையான பஸ்கள் ஒட்டப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

[1980 ஜூலை 23]

எல்லா நகரங்களிலும் தேவையான டவுன் பஸ்களை விட வேண்டும். இந்த நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு, நகரங்களுக்கும் கிராமங்களுக்கும் தொடர்பு ஏற்படுத்த வேண்டுமேயானால் இப்படிப்பட்ட டவுன் பஸ்கள் மிகத் தேவை என்பதை வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று மற்றொரு முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால், இன்று ஏகப்பட்ட ஓவர் லோட் ஏற்றப்படுகிறது. Public Utility Service என்ற முறையில் கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட கார்ப்பரேஷன்கள் ஓட்டுகின்ற பஸ்களிலேயே ஓவர் லோட் ஏற்றப்படுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். மக்களுக்கு மேலும் போதுமான வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கின்ற முறையிலே அதிகப்படியான பேருந்துகளை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம், ரேக்ரூட்டிமென்ட் பற்றியது. ரேக்ரூட்மென்ட் விஷயத்தில், வஞ்சம் வாங்கிக்கொண்டு தகுதியில்லாதவர்களை ரேக்ரூட் செய்யும் நிலைமை இருக்கிறது. அப்படித் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தகுதியில்லாதவர்கள் பஸ்களை ஓட்டுவதால் ஆக்சிடென்டுகள் ஏற்படுகின்றன. அப்படி ஆக்சிடென்டுகள் ஏற்படும் நேரத்தில் அதற்குத் தொழிலாளிதான் பொறுப்பு என்று சொல்வது சரியல்ல. ஏனென்றால், மேயிண்டனென்ஸைப் பொறுத்தவரையிலே சரியான கவனம் செலுத்தப்படவில்லை. ஆக்சிடென்டுகள் அதிகமாக ஏற்படுவதற்கு ஒரு முக்கிய காரணம், போதுமான பராமரிப்பு இல்லை என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பராமரிப்பு செய்வதற்குப் போதுமான தொழிலாளர்கள் இன்று வைக்கப்படவில்லை. எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி, அது தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமானாலும் சரி, அல்லது பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமானாலும் சரி, அல்லது கட்டபோம்மன் போக்குவரத்துக் கழகமானாலும் சரி, தேவையான பராமரிப்புத் தொழிலாளர்கள் இல்லை. அப்படிப்பட்ட தொழிலாளர்களைக் குறைத்துக் கொண்டே வருவதால் பராமரிப்பு இல்லாத நிலைமை ஏற்பட்டு ஆக்சிடென்டுகள் ஏற்படும் நிலைமை ஏற்படுகிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும் தொழிலாளர்களை அதிக நேரம் வேலை செய்ய வைப்பதன் காரணமாக அவர்கள் போதுமான அளவிற்குத் தங்களுடைய ஹெல்த்தை நிலைநாட்டிக் கொள்ள முடியாத நிலை ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அதையும் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

இன்றைக்கு, ரோடுகள் சரியாகப் பராமரிக்கப்படாததன் காரணத்தினாலும் ஆக்சிடென்டுகள் ஏற்படுகின்றன. ஆனால் அதே நேரத்திலே, அதற்குத் தொழிலாளிதான் காரணகர்த்தர் என்ற வகையில் அவர்கள் பழி வாங்கப்படுகிறார்கள். தொழிலாளர்களைப் பழி வாங்குவது என்ற போக்கு இன்றைக்கு அதிகமான அளவில் இருக்கிறது. ஏற்படக்கூடிய விபத்துக்களுக்கு தொழிலாளிகள் மட்டும் காரணகர்த்தர்கள் அல்ல. எனவே, அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், அவைகளை வெற்றிகரமாக நடத்துவதில் தொழிலாளர்களுக்கு முக்கியமான பாத்நீரம் உண்டு என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-30)

தொழிலாளிகளைப் பொறுத்தவரையிலே, இன்று குறிப்பிட்ட அளவு நேரம் அவர்களிடமிருந்து வேலை வாங்குவதில்லை. 8 மணி நேரத்திற்கு மேலே அவர்களை உழைக்க வைக்கிறார்கள். மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் ஓர்க்கர்ஸ் ஆக்ட் இன்று சரியான முறையிலே செயல்படுத்தப்படவில்லை. காண்ட்ராக்ட் காஷுவல் ஓர்க்கர்ஸ்தான் வைத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளிகள் ஓவர்டைம் செய்தால், அதற்கு நியாயமான கூலி கொடுப்பதில்லை. அதே போன்று பேட்டா கொடுப்பதில்லை. காண்ட்ராக்ட் தொழிலாளிகளை வைத்து வேலை வாங்குகிறார்கள். இன்று பாடி பில்லிங் வேலை கூட காண்ட்ராக்ட் முறையில் செய்யப்படுகிறது. தொழிலாளிகளைப் பழி வாங்குவது என்பது மிக மோசமான ஒரு முறையாக வளர்ந்திருக்கிறது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒழுங்கு நடவடிக்கை என்ற பெயரில் பழிவாங்குதல் நடைபெறுகிறது. தொழிலாளர்களை பழிவாங்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடனே இடமாற்றம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இடமாற்றம் செய்வது சம்பந்தமாக கடிதங்களுக்கு ஒரு தெளிவான கொள்கையின்மையின் காரணமாக தொழிலாளர்கள் அவதிப்படுகிறார்கள். அதற்கு ஒரு முற்றுப் புள்ளி வைத்தாக வேண்டும். ஏற்கனவே கொடுக்கப்பட்ட வாக்குறுதிகள் நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரப்படவில்லை. தொழிலாளிகளுடைய ஊதிய விகிதத்தை நல்லமுறையிலே கவனிக்க வேண்டுமென்று சொல்ல விரும்புகிறேன். தொழிற்சங்கங்கள் கொடுத்து இருக்கும் கோரிக்கைமீது விரைவில் பேச்சுவார்த்தையை துவக்கி ஒரு சுமுகமான முடிவை ஏற்படுத்த வேண்டும்.

Longvity—Pay scheme

அமுல் படுத்துவதினால் ஏற்பட்ட பாதிப்புகளை நிவர்த்தி செய்ய வேண்டும்.

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

[1980 ஜூலை 23]

சென்னைத் துறைமுகத்தில் ஏற்பட்டிருக்கும் நெருக்கடியைத் தீர்ப்பதற்கு நாகப்பட்டினத்திற்கு கப்பல்களை அனுப்ப வேண்டும். பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு பண்பாஸ் வசதி அதிகப்படுத்தப்பட வேண்டும். (மணியடிக்கப் பெற்று அடுத்த உறுப்பினர் அழைக்கப் பெற்றார்.)

*திரு. எம். கே. ராஜமாணிக்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவரின் அரசின் நாட்டுடமை யாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் வளர்ச்சி 53 சதவீதத்திலிருந்து 56 சதவீதமாக உயர்ந்திருப்பதும், பொதுத் துறை பேருந்துகள் 4,936-லிருந்து 6,402 ஆக உயர்ந்திருப்பதும் போக்குவரத்துத் துறையின் வளர்ச்சியைக் காட்டுவதாக அமைகிறது. மேலும் நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையைத் தீவிரப்படுத்தும் வகையிலும், புதிய பேருந்துகள், புதிய வழித்தடங்கள், சிராமப்புற வழித் தடங்களில் பேருந்து வசதி, பயணிகளின் வசதி மேம்பாடு, தொழிலாளர்களின் நலன் ஆகிய நலன்களும் இடம்பெற்ற இந்தக் கொள்கை விளக்கத்தை நான் மனமாரப் பாராட்டி வரவேற்கிறேன்.

இதுவரையில் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கப்படாத இடங்களுக்கும் போதிய போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கும் அறிவியல் ரீதியான ஆய்வுமுறை வரவேற்கத்தக்கதாகும். இப்படிப் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கப்படாத இடங்கள் முசிறிப் பகுதியில் நிறைய இருப்பதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். 1968 கிராம ஊராட்சிகளில் போக்குவரத்துக்குரிய சாலைகள் பேருந்து போக்குவரத்திற்கு ஏற்றவையாக இருப்பதாகக் கொள்கை விளக்கத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இவற்றில், முசிறிப் பகுதியில் பல கிராம ஊராட்சிகளில் நல்ல சாலைப் போக்குவரத்து வசதி இருந்தும் பேருந்து வசதிகள் இல்லாததை அரசு கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன்.

உதாரணமாக, முசிறியில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நகரப் பேருந்துகள் 3, 4 வழித்தடங்களில் ஓடிக் கொண்டிருந்தாலும், அறிஞர் அண்ணா அரசினர் கல்லூரி, சுமார் 2,000 மக்கள் வாழும் புத்தூர் புவிவலம் போன்ற பகுதிகளில் நகரப் பேருந்துகள் செல்லாததால் அப்பகுதியில் வாழும் மக்களும் கல்லூரி மாணவர்களும் நேரடி நடவடிக்கைகளில் இறங்கியிருக்கிறார்கள். நான் அவர்களைச் சந்தித்து அரசின் கவனத்திற்கு இதைக் கொண்டு வருகிறேன் என்று கூறிவிட்டு வந்திருக்கிறேன். எனவே, அரசு அப்பகுதியில் வாழும் கல்லூரி மாணவர்கள், பொது மக்கள் ஆகியோரின் நன்மையைக் கருதி

1980 ஜூலை 23] [திரு. எம். கே. ராஜமாணிக்கம்]

காவிரி ஆற்றின் அக்கறையில் இருக்கும் குளித்தலையிலிருந்து முசிறி வழியாக, கல்லூரிக்கும், புத்தூர், புலிவலம் வரை செல்லும் வகையில் சி.ஆர்.சி. நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்று கோரிக்கையை அரசிடம் தெரிவிக்கிறேன்.

முசிறியில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் நகரப் பேருந்துகள் நல்ல நிலையில் இல்லாததால் அடிக்கடி நதிச்சாலையிலேயே நின்றுவிடுகின்றன. மேலும் அவைகள் லாபகரமாக ஓடிக்கொண்டிருப்பதால் புதிய பேருந்துகள் விடப்பட வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடும்போது, புதிய பேருந்துகளை விட்டால்தான் அவைகள் லாபகரமாக அமையும்; மக்களும் புதிய பேருந்துகளை வரவேற்பார்கள்; சரியான நேரத்தில் பயணம் செய்யும் வாய்ப்பு இருப்பதால் அவைகள் லாபகரமாக இயங்கும் என்பதை அரசினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மிகவும் வருந்தத்தக்க நிலை என்னவென்றால், திருச்சி மத்திய பேருந்து நிலையத்திலிருந்து அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் முசிறி வழியாக சேலம் செல்கின்றன. திருச்சியிலிருந்து முசிறி 40 கிலோ மீட்டர் தூரத்திலிருக்கிறது. இந்தத் தூரத்திற்கு இரண்டு ரூபாய் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. இருந்தாலும் திருச்சி மத்திய பேருந்து நிலையத்தில் இந்த இரண்டு பேருந்து கழகங்களின் சேலம் செல்லும் பேருந்துகளில் முசிறிக்குப் பயணச்சிட்டு கேட்டால் நடந்துநர்கள் ஏதோ போகக் கூடாத ஊருக்குப் போகின்ற அருவருக்கத்தக்க பிராணியைப் பார்ப்பது போல் ஒரு அலட்சியப் பார்வையைப் பார்த்துவிட்டு வேறுபக்கமாகத் திரும்பிக் கொள்கிற காட்சியை இன்னும் பார்க்கலாம். முசிறியில் வாழ்கின்ற மக்கள் என்ன பாவம் செய்தார்களோ, சேலத்திற்கு ஆகாயமார்க்கமாக செல்லும் பேருந்துகள்போலவும், அவைகள் முசிறியில் இறங்காதது போலவும் இருக்கின்ற நிலை மாற வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து முசிறி ஒன்றியத்தைப் பொறுத்தவரையில் இதுவரை போக்குவரத்து வசதி ஏற்படாத ஊர்களுக்கும் போக்குவரத்து வசதி ஏற்படுத்தித் தரும்படி அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். முசிறியிலிருந்து ஆணைப்பட்டி, திரையையாம்பட்டி, வெள்ளூர், அய்யம்பாளையம் வழியாக சுற்றுலாப் பகுதியான வாத்தலை அதாவது மேலணைக்கும், முசிறியில் இருந்து புத்தூர், மூவனூர், குருவிக்காரன் குளம் வழியாக பொமங்குளத்திற்கும், முசிறியில் இருந்து தண்டலை, மண்பரை, உள்நூர் வழியாக துறையூறுக்கும் முசிறியில்

[திரு. எம். கே. ராஜமாணிக்கம்] [1980 ஜூலை 23]

இருந்து நெய்வேலி, குருவம்பட்டி, மண்ணச்சநல்லூர் வழியாக திருச்சிக்கும்; முசிறியிலிருந்து திண்ணனூர், புத்தனாம்பட்டி வழியாக துறைமுகத்திற்கும் பேருந்து வசதி செய்து தரும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் திருச்சியில் இருந்து சுணைப்புக நல்லூருக்கும், தெற்கு சிறப்பத் தூருக்கும் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கும்படியும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மன்னச்ச நல்லூருக்கும் திருச்சிக்கும் இடையில் சமயபுரம் வழியாக ஓடிக்கொண்டிருந்த தனியார் நகரப் பேருந்து சரியாக இயங்குவதில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருச்சியில் உள்ள திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து நிலையத்தில் பயணப்போருட்களின் காப்பறை வசதி இருப்பதாகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. ஆனால் அந்த மாதிரியான காப்பறை வசதி நகராட்சி பேருந்து நிலையத்தில்தான் இருக்கிறது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக நிலையத்திலும் அதை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் அமைக்கப்படும் ஆலோசனைக் குழுவில் சம்பந்தப்பட்ட சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் இடம் பெறச் செய்தால் பிரச்சினைகளை உடனுக்குடன் அதிகாரிகளுக்குத் தெரிவிக்க ஏது வாகும். திருச்சி மாவட்டத்தில் டி.கி.தா.க பட்டறை ஒன்று அமைக்கும் திட்டம் இருந்தால், தொழிற்சாலை எட்டிக் கூட பார்க்காத முசிறிப் பகுதியில் அமைக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். தற்சமயம் முசிறியில் ஒரு பட்டறை இருக்கிறது. அதையே சற்று விரிவாக்கி பலருக்கு வேலைவாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தரும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்னையிலேயிருந்து முசிறி வழியாக பழனிக்கு சென்று கொண்டு இருந்த திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக துரிதப் பேருந்து தற்சமயம் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதை மீண்டும் துவக்க அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் முசிறியில் இருந்து சென்னை வருவதற்கு திருச்சி சென்று தான் பேருந்து பிடிக்க வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. இந்த நிலையை மாற்ற குறித்தலையில் இருந்து முசிறி வழியாக சென்னைக்கு துரித பேருந்து விடவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சென்னையில் இருக்கும் திருவள்ளூர் துரித போக்குவரத்து பேருந்து நிலையத்தில் முன்பதிவு பயணச்சீட்டு வழங்கும் இடத்தில் மக்கள் மணிக் கணக்காக மழையிலும் வெயிலிலும் நின்று கொண்டிருக்க வேண்டிய நிலை உள்ளது. எனவே அவர்களுக்குத் துரிதமாக பயணச்சீட்டு வழங்க அதிக கவுண்டர்களை ஏற்படுத்தி பணியாளர்களையும் நியமிக்கவேண்டும் என்று அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. எம். கே. ராஜமாணிக்கம்]

மேலும் முசிறிப் பகுதியில் ரயில் போக்குவரத்து இல்லாததாலும் திருச்சி பெங்களூர் செல்லும் முக்கிய சாலையில் அப்பகுதி அமைந்திருப்பதாலும் அப் பகுதியில் பேருந்து வசதியை செய்து தருவதில் அரசு தனிக் கவனம் செலுத்தும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் என்னதான் சொகுசு பஸ்கள் விட்டாலும் நடத்துனர்களும் ஓட்டுநர்களும் மக்களுடன் ஒத்துழைத்தால்தான் நல்லது. அவர்கள் ஒத்துழைக்காவிட்டால் அந்த வசதிகளை சுகமாக அனுபவிக்கும் வாய்ப்பினை அந்த மக்கள் இழந்து விடுகின்றனர். விமானங்களில் பயணம் செய்யும் பிரயாணிகளிடம் விமானப் பணிப்பேணிகள்—ஏர் ஹோஸ்டஸ் நடப்பது போல பேருந்து பிரயாணிகளிடம் நடத்துனர்கள் அன்பாகவும் நிதானமாகவும் பழகினால் நலமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். மேலும் தந்தை பெரியார், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் மட்டுமே போனசாக வழங்கப்படுகின்றது. ஆனால் சி.டி.சி, சி.ஆர்.சி, பி.ஆர்.சி பணியாளர்களுக்கு அதிக போனஸ் வழங்கப்படுகின்றது. எனவே லாப நஷ்டக் கணக்குப் பார்க்காமல் அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும், ஏற்றத்தாழ்வு இல்லாமல் ஒரே மாதிரியான போனஸ் வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மோத்தத்தில் பல முன்னேற்றத் திட்டங்களுடன் விளக்கப்பட்டிருக்கின்ற இந்த கொள்கை விளக்கம் தமிழக சாலை போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு பெரும் மறுமலர்ச்சியை ஏற்படுத்தும் என்ற நம்பிக்கையில் உனமாரப் பாராட்டி, புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய முசிறி தொகுதி வாக்காளப் பெருமக்களுக்கும் நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன், வணக்கம்.

(பிற்பகல் 10-40)

திரு. மு. அம்பிகாபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கை மீது இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில முக்கியமான விஷயங்களைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நம்முடைய அனைத்துக் கழகங்களையும் ஒரே கழகமாக ஆக்கிவிடவேண்டும். எப்படி இந்தியா முழுவதும் இருக்கிற ரயில்வே ஒரே அமைப்பாக இருக்கிறதோ, ஒரே மாதிரியான ஊதிய விநிதம், போனஸ் என்று இருக்கிறதோ அதைப்போல போக்குவரத்துக் கழகமும் ஒரே கழகமாக இருக்க வேண்டும். அதைப்போல, சதர்ன் ரயில்வே, சென்டிஸ் ரயில்வே என்று இருப்பதைப்போல இங்கேயும் அண்ணா, தந்தை பெரியார், சேன், சோழன், பல்லவன், பாண்டியன் போன்ற பெயர்களை அந்தந்த ரீஜியன்களுக்கு,

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[1980 ஜூலை 23]

வைத்துக்கொள்ளலாம். ஆனால், ஊதியத்திலும், மற்ற வகைகளிலும், எந்த விதமான வேறுபாடும் இல்லாமல், அனைத்துக் கழகங்களையும் உடனடியாக ஒன்றாக்கி, ஒரே மாதிரியான வேலை, ஒரே மாதிரியான ஊதியம், இவைகளைக் கொண்டு வருவதற்கான முறையில் நம்முடைய கழகங்கள் அத்தனையும், குடும்ப டிரான்ஸ்ஃபார்ம் உள்பட ஒன்றாக இணைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, இப்படி இல்லாததன் விளைவாக—சோழன் ரோட்வெஸ் கார்ப்பரேஷன்—கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் இவை இரண்டிலும் தொழிலாளர்களின் ஊதியத்தில் மாறுபட்ட நிலை இருக்கிறது. சி.ஆர்.சி.யில் ஏற்கனவே அவர்கள் பணிபுரிந்து வந்த தனியார் நிறுவனங்களான ராமன் அண்டு ராமன். எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., தொழிலாளர்களுக்கு அவர்களுடைய பழைய நிறுவனங்களின் ஊதிய விகித அடிப்படையிலேயே இப்போதும் ஊதியம் அளிக்கப்படுகிறது. இப்படி பல்வேறு கார்ப்பரேஷன்களில் நிலைமைகள் இருக்கின்றன. அதை மாற்ற உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அனைத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள உடன்பாடு வருகின்ற ஆகஸ்ட் மாதம் 31-ம் தேதியோடு முடிவடைகிறது. கடந்த முறை செய்தது போல் இல்லாமல், இந்த முறை அந்தச் சங்கங்களை எல்லாம் கூட்டி வைத்துப் பேசி, அந்த அடிப்படையில் ஒப்பந்தங்கள் ஏற்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போனஸ் சம்பந்தமாக அரசே அறிவிப்பதற்கு பதிலாக, அதில் உள்ள அனைத்துச் சங்கங்களையும் அழைத்துப் பேசி, அந்தச் சங்கங்களைச் சேர்ந்தவர்களிடத்தில் அந்த பாலன்ஸ் ஷீட்டைக் கொடுத்து, அந்த வகையில் இந்தப் போனஸ் பிரச்சனையில் பேசி தீர்வு காணவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். கடந்த முறை இந்த நிலை அனுஷ்டிக்கப்படாததால், வேலை நிறுத்த தடைச் சட்டம் கொண்டு வரவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டு, தொழிலாளர்கள் அதை எதிர்த்து முறியடிக்கவேண்டிய அவசியமும் ஏற்பட்டது. இந்த நிலை இந்த ஆண்டு வராமல் பார்த்துக்கொள்ளும் வகையில், அதனைப் பேச்சுவார்த்தையின் மூலம் முடிவு செய்துகொள்வதற்கான வகையில் உடனடியாக ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் கழகங்கள் தனியாக இயங்கும் நிலையை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

இந்த அவையில் வைக்கப்பட்டுள்ள அறிக்கையின் முதல் பகுதியிலேயே குறிப்பிட்டு இருக்கிறீர்கள். 1978-ல் விபத்துக்கள் எண்ணிக்கை 16,636, 1979-ல் விபத்துக்கள் குறைவாக 15,429 என்று போடப்பட்டு ஒரு மகிழ்வு ஏற்படுத்தி இருக்கிறார்கள். ஆனால் விபத்துகள் குறைந்து இருக்கிறது. மாணம் அதிகரித்து இருக்கிறது. 1978-ல் காயம் அடைந்தவர்கள் 11,935, 1979-ல் காயம் அடைந்தவர்கள் 13,311. 1978-ல் மரணம் 2,777, 1979-ல் மரணம் 2,929. விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை குறைந்து இருக்கிறது. காயம் பட்டவர்கள், மரணம் அடைந்தவர்கள் எண்ணிக்கை அதிகரித்து இருக்கிறது. காரணம் என்ன?

சாலைகள் சரிவர செப்பனிடப்படவில்லை என்பது ஒன்று. பேருந்துகள் பணிமனைகளில் கிராமப்பதற்கு வேண்டிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் சரியாகக் கொடுக்கப்படாமை, இரண்டு, அதை முறையாகச் செய்யவேண்டிய ஊழியர்கள் பற்றாக்குறை, மூன்று, கிரளிகல் சைட்டில் இருக்கிற அளவுக்கு ஒர்க்ஷாப்பில் ஊழியர்கள் இல்லை—இந்த நிலை ஒவ்வொரு கழகத்திலும் இருக்கிறது—இதன் காரணமாகத்தான் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அதோடு, சாலையின் அமைப்புகள், சாலையைக் கடக்கும்போது எப்படி நடந்து செல்லவேண்டும் பயிற்சி மக்களுக்கு முழுமையாக இல்லாமை ஆகிய காரணங்களாலும் இந்த விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

டிசைவர் மாத்திரம் விபத்துக்களுக்குப் பொறுப்பாள் அல்ல. பல டிசைவர்கள் பழிவாங்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். பல பேர் கீழ் கோர்ட், கொடுத்த தீர்ப்பை எதிர்த்து, ஹைக்கோர்ட் சென்று அங்கேயும் அது சன்பர்ம் செய்யப் பட்டதால், சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போகும் நிலை கூட இருக்கிறது. விபத்துக் களுக்கு டிசைவர் மட்டும் பொறுப்பு அல்ல என்பதை தெளிவாக நான் மீண்டும் ஒரு முறை குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

எந்த டிசைவரும் வேண்டுமென்று ஒரு பூனைமீது கூட ஏற்றமாட்டான் என்பதற்கு நான் உத்தரவாதம் கொடுக்க விரும்புகிறேன். ஆக்சிடென்ட் ஏற்பட்டால் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று பல்வேறு இடங்களுக்கும் தகவல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அந்த முறை மிகவும் தவறு என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

குறிப்பாக நம்முடைய பகுதியில் ஏற்பட்டு வரக்கூடிய பல்வேறு நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப, இன்றைக்கு தனியார் பல்லை பற்றி பல்வேறு பிரச்சனைகள் வருகின்றன, தனியார் பேருந்துகளுக்கு நம்முடைய மாநிலத்தில் 1972-ல் 'பர்

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[1980 ஜூலை 23]

கீட், பர் குவார்ட்டர், 96.50 ரூபாய் டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறோம். இன்றைக்கு 1978-ல் அது 280 ரூபாய் என்று உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இது ஆந்திராவிலே 'பர் கீட், பர் குவார்ட்டர், 200 ரூபாய்தான். இப்போது மத்திய அரசு செய்த கைங்கரியத்தினால் டீசல் விலை உயர்வு, டயர் விலை உயர்வு, சேசிஸ் விலை உயர்வு இப்படிப் பட்ட பல்வேறு காரணங்களால், இந்த ஏற்றத்தை பிரயானிகள் தலையில் வைக்க முயற்சி செய்யக்கூடாது. ஒரு குவார்ட்டருக்கு ஒரு கீட்டுக்கு 280 ரூபாய் டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறோம். அரசாங்கம் அதை மறுபரிசீலனை செய்து, அதை 200 ரூபாயாக குறைத்து, தனியார் வழித்தடங்களில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளின் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் தடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு இதைத்தவிர வேறு வழி யில்லை என்பதையும் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்கு குறிப்பாக, 8-வது, 9-வது வகுப்பு படித்தவர்கள் கண்டக்டர் லைசென்ஸ் பெற்றிருக்கிறார்கள். லைசென்ஸ் பெற்றிருந்தால் அவர்கள் அந்த வேலைக்குச் செல்ல உரிமை பெற்றிருக்கிறார்கள் என்று அர்த்தம். இப்போது கார்ப்பரேஷன் பஸ்களில் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படித்தவர்கள்தான் கண்டக்டர்களாக நியமிக்கப்படுவார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படியானால் 8-வது 9-வது வகுப்பு படித்து கண்டக்டர் லைசென்ஸ் பெற்றிருப்பவர்களை இந்துமகா சமுத்திரத்திலா கொண்டு இறக்குவது? கண்டக்டர் லைசென்ஸ் பெற்றிருந்தால் அவர் எந்த வகுப்பு வரைப் படித்திருந்தாலும் சரி, அவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டும் என்று உத்தரவு போட வேண்டுமென்று அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல 'பேட்டா' கொடுப்பது எல்லா கார்ப்பரேஷன்களிலும் 'ஃபிசுட் பேட்டா' என்று இருக்க வேண்டும். ஒரு கார்ப்பரேஷனில் இலாபம் வரலாம்; இன்னொரு கார்ப்பரேஷனில் நஷ்டம் வரலாம். அதைப்போல ஒரு ரூட்டில் இலாபம் வரும், ஒரு ரூட்டில் நஷ்டம் வரும். நஷ்டம் வந்தாலும் சில ரூட்டுகளில் பொதுமக்கள் நலனைக் கருதி பஸ் விடுகிறோம். உதாரணமாக வேதாரண்யம் என்பது உப்பு சத்தியாகிரகம். நடைபெற்று, பிரசித்தி பெற்ற ஊர். அந்த ரூட்டில் நஷ்டம் வருகிறது என்பதற்காக பிரசித்தி பெற்ற அந்த வேதாரண்யத்தை கடலுக்குள் அனுப்பிவிட முடியுமா? அங்கே நஷ்டம் என்றால் மற்ற இடங்களில் இலாபம் வரும். ஆகவே, கலெக்ஷன் அடிப்படையில் 'பேட்டா' என்பது சரியல்ல. அப்படி இருந்தால் நஷ்டம் வரக்கூடிய ரூட்டில் டிரைவர், கண்டக்டர் போக மறுப்பார்கள். அதிலே பிரச்சனைகள் வரும். சங்கம் வைப்பார்கள்; ஏற்கெனவே வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் கட்டுக்காரர்கள் என்றால் இலாபம் வரக்கூடிய ரூட்டில்தான் போவார்கள்.

1980 ஜூலை 23]

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

நஷ்டம் வரக்கூடிய ரூட்டில் மற்றவர்கள் போகமாட்டேன் என்பார்கள். பின்னால் அது அரசியல் பிரச்சினையாகும். ஆக, கடைசியில் ஆட்சிக்கு கெட்ட பெயர் வரும். ஆகவே, எந்தக் கார்ப்பரேஷனாக இருந்தாலும் சரி, எந்த ரூட்டாக இருந்தாலும் சரி, எல்லோருக்கும் 'ஃபிக்சட் பேட்டா' கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். பி.ஆர்.சி; பீ.டி.சி; சி.ஆர்.சி; ஏ.டி.சி; டி.பி.டி.சி; கே.டி.சி; இப்படி பல கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட அரசு கார்ப்பரேஷன் எதுவாக இருந்தாலும் சரி, எல்லா ஊழியர்களும் ஒரேமாதிரி நடத்தப்பட வேண்டும். எப்படி இந்தியா முழுவதற்கும் இரயில் வேயில் ஒரே போனஸ் முறை இருக்கிறதோ அதேமாதிரியாக எல்லா கார்ப்பரேஷன்களிலும் 'பேட்டா' இருக்க வேண்டும்; மற்ற சலுகைகளும் இருக்க வேண்டும்.

அதேமாதிரி டிரைவர், மற்ற ஓர்க்கர்களுக்கு 8 மணி நேர வேலை என்றால் எல்லாக் கார்ப்பரேஷன்களிலும் அதேமுறைதான் இருக்க வேண்டும். இன்னும் சில இடங்களில் இந்த முறை கடைபிடிக்கப்படவில்லை என்று தெரிகிறது. மோட்டார் வேகிள்ஸ் ஆக்ட், மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆக்ட்—இந்த சட்டங்களை எல்லாம் சரியாக எல்லா இடங்களிலும் அமுல்படுத்த வரவேண்டும்.

சில டிரான்ஸ்போர்ட்டுகளில், குறிப்பாக பி.ஆர்.சி.-யில் நிரந்தர மற்ற தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு நாளைக்கு ரூ. 2.80 தான் குறைந்தபட்ச சம்பளமாகக் கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. இது மிகவும் குறைவு. எனவே, புது சம்பள விகிதத்தை உருவாக்க தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அதேமாதிரி பல்வேறு பகுதிகளுக்கும் புதிய பேருந்துகளை விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இப்போது திருத்துறைப்பூண்டி டெப்போவை எடுத்துக் கொண்டால் 27 பஸ்களில் 23 ஓட்டை. மன்னார்குடியில் பாதிக்குமேல் ஓடவில்லை. இவைகளை எல்லாம் மாற்ற வேண்டும். (மணியடிக்கப்பட்டது) இன்னும் ஒரு நிமிடத்தில் முடித்துவிடுகிறேன்.

(முற்பகல் 10.50)

குடியாத்தம் பகுதியிலே முறையாக பஸ்கள் ஓடுவதில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அவினாசிப் பகுதியிலேயும் பஸ்கள் ஓடுவதில்லை என்று கூறப்படுகிறது. இதிலே முக்கியமான பிரச்சினை என்று பார்க்கின்றபோது நான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். தொழிலாளர்களைப் பாதுகாக்கின்ற

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[1980 ஜூலை 23]

முறையில் அனைத்து கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் இப்படிப்பட்ட தொழில் சம்பந்தப்பட்ட விவரங்களைப் புரிந்தவர்களைக் கொண்டு குழு அமைக்கப்பட வேண்டும். (மணியடிக்கப்பட்டது).

அடுத்து ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனுக்கும் ஆலோசனைக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட வேண்டும். அத்தகைய குழுக்களின் கட்டங்கள் முறையாக நடத்தப்பட்டு அதிலே வருகின்ற ஆலோசனையை ஏற்று நடக்க வேண்டும். போக்குவரத்து என்பது அரசுக்கு வருமானம் வரக்கூடிய துறையாகும். அதுமட்டுமல்லாமல் இலட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்களுடைய வாழ்க்கை அதிலே அடங்கி இருக்கின்றது. எனவே தமிழக அரசு போக்குவரத்தில் பணி புரிகின்ற அவ்வளவு தொழிலாளர்களுக்கும் வீடு கட்டிக் கொடுப்பதற்கான திட்டத்தைப் பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலிக்க வேண்டும். அவர்களுடைய நிலையினைப் பேணிக் காக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது).

* திரு. இ. முத்துராமலிங்கம்: மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மோட்டார் வாகனங்கள், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மானிய கோரிக்கையின் மீது காந்தி காமராஜ் தேசியக் காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக எனது கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

திருநெல்வேலி மாவட்டம், கன்னியாகுமரி மாவட்டம் ஆகிய இரு மாவட்டங்களையும் இணைத்து கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் நாகர்கோவிலை மையமாகக் கொண்டு பல போக்குவரத்து வழித்தடங்களை இயக்கி வருகின்றது. நிர்வாகச் சீரமைப்புக்காகவும் மக்களின் தேவைகளைத் தெரிந்து செயல்படவும் இதை இரண்டாகப் பிரிக்க வேண்டும். அப்படிப் பிரித்து திருநெல்வேலியை மையமாகக் கொண்டு ஒரு தனி கழகமாகவும், நாகர்கோவிலை மையமாகக் கொண்டு ஒரு தனி கழகமாகவும் ஏற்படுத்த வேண்டும். அப்படித் தனித்தனிக் கழகங்களாகப் பிரித்து அவற்றில் ஒன்றுக்கு பெருந்தலைவர் காமராஜ் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயரைச் சூட்ட வேண்டும் என்ற ஒரு கோரிக்கையினை எங்களுடைய கட்சியின் சார்பாக வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சாலைப் போக்குவரத்தில் பெரும்பங்கு வகிப்பது லாரிப் போக்குவரத்தாகும். இதைப் பெருத்தவரையில் அரசின் பொருள் போக்குவரத்துக் கழகமும், தனியார் லாரிகளும் தனித்தனியாக இயங்கி வருகின்றன. இதில்

1980 ஜூலை 23] [திரு. இ. முத்துராமலிங்கம்]

பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்கள் பற்றி அரசு எந்தவிதமான திட்டங்களையும் அறிவிக்காதது வேதனைக்குரியது. நீண்ட நெடுத்தாரம் பரங்களை ஏற்றிச் செல்லும் முறையில் பணிபுரியும் டிரைவர்கள், க்விளர்கள் போன்றவர்கள் கங்கி ஓய்வெடுத்துச் செல்வதற்கு வசதியாக பெரிய நெடுஞ்சாலைகளில் 50 மைலுக்கு ஒன்று வீதம் தங்கும் விடுதிகளைக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டும். அவ்வாறு அமைத்துக் கொடுக்கின்ற விடுதிகளில் உணவு விடுதிகள், மருத்துவ வசதிகள் போன்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும். இதன்மூலம் சாலை விபத்துக்களை ஓரளவு கட்டுப்படுத்த முடியும்.

அடுத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் அல்லது பதிவு செய்யப்பட்ட தனியார் பேருந்துகளில் ஏற்படுகின்ற விபத்துக்களில் பலியானவர்களுக்கு முதல்வர் நிவாரண நிதியிலிருந்து ஆயிரம் ரூபாய் வழங்கப் படுகிறது. அதற்காக என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் அதே நேரத்தில் லாரி விபத்திலே உயிரிழக்கின்றவர்களின் குடும்பத்தினருக்கும் உதவித்தொகை கொடுப்பதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். விபத்திலே இறப்பவர்களின் மத்தியிலே பாரபட்சம் காட்டப்படக்கூடாது.

அடுத்துப் போக்குவரத்துத் துறையில் டிரைவர் லைசன்ஸ் பொறுத்த வரையில் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சமுதாயத்தின் அடித்தளத்திலே இருக்கின்ற ஏழை எளிய மக்கள் க்விளர்களாகப் பணி புரிந்து தங்களது அனாவத்தின் மூலம் டிரைவர் பயிற்சி பெற்றுள்ளார்கள். ஆனால் 8-வது வகுப்புப் படித்தவர்கள்தான் டிரைவர் லைசன்ஸ் பெற முடியும் என்ற சட்டம் இருப்பதன் காரணத்தால் அவர்களால் லைசன்ஸ் பெற முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே இந்தச் சட்டத்தைத் தளர்த்தி லைசன்ஸ் பெறுவதற்குக் கல்வித் தகுதி தேவையில்லை என்று அறிவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போதுமான உடல் கட்டு மட்டும் இருந்தால் போதும் என்ற நிலையினை உருவாக்க வேண்டும். பக்கத்து மாநிலமான கர்நாடக மாநிலத்திலே நேரடியாக ஹெவி லைசன்ஸ் கொடுக்கப் பட்டு வருகின்றது. இதனால் இங்குள்ள ஒருசில டிரைவிங் ஸ்கூலை நடந்து கின்றவர்கள், ஒவ்வொரு நபரிடமும் ஆயிரம் ரூபாய், இரண்டாயிரம் ரூபாய் என்று வாங்கிக் கொண்டு இங்குள்ள டிரைவர்களை அங்கே அழைத்துக்கொண்டு சென்று நேரடியாக ஹெவி லைசன்ஸ் எடுத்துக்கொடுக்கின்ற நிலை இன்று பரவலாக இருந்து வருகின்றது.

[திரு. இ. முத்துராமலிங்கம்] [1980 ஜூலை 23]

இந்த நிலைமையை மாற்ற தமிழகத்திலே கல்வி தகுதி இல்லாமல் நேரிடையாக லைசன்சுகளை வழங்குவதற்கு உரிய முறைகளை ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து லாரி, பஸ் சேஸ் வினியோக முறையில் இன்று ஒரு சீரழிவான நிலைமை இருந்து கொண்டு வருகிறது. ஆர்டர் செய்தாலும் கிட்டத்தட்ட 2 ஆண்டு காலம் காத்துக் கொண்டிருக்க வேண்டிய நிலைமைதான் இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதனால் ஒருசில சேஸ்களுக்கு 30,000 முதல் 40,000 வரை பிரிமியம் வைத்து கொடுத்து அதிக லாபம் பெற்றுக் கொள்கிற சூழ்நிலையைத்தான் காண முடிகிறது. இதனை இந்த அரசு கவனத்தில் கொண்டு உண்மையிலேயே தேவை உள்ளவர்களுக்கு சேஸ்கள் கொடுப்பதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வினியோகத்தில் நடைபெறும் தீவ்வுமூலங்களை மாற்றுவதற்கும் அரசு முயற்சி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக பத்திரிகை திருபாக்கின் நீண்டநாள் வேண்டுகோளை, ஒரு கோரிக்கையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். அவர்களுக்கு மாநில அளவில் இலவசமாக பயணம் செய்வதற்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும், அதேபோன்று நகரங்களில் ஓடுகின்ற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் பயணம் செய்வதற்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த அளவில் இன்னும் ஒரு டவுன் பஸ் கூட ஓடவில்லை. என்னுடைய தொகுதியில் இருக்கிற இரண்டு பேரூராட்சி மன்றங்களான பனங்குடி, திசையன்விளை ஆகிய இரண்டு பேரூராட்சிகளும் “டவுன்” என்று பிரகடனப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. ஆகவே, கூடியவிரைவில் இவற்றை மையமாக வைத்துக்கொண்டு டவுன் பஸ்வை விடுவதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் திருச்செந்தூரிலிருந்து புறப்படுகிற திருவள்ளூர் விரைவுப் போக்குவரத்து வண்டிகளை சரித்திரப் புகழ் பெற்ற உவரியிலிருந்து சென்னைக்கும் மற்றும் இதர பெரிய ஊர்களுக்கும் புறப்படுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அடுத்து நாகர்கோவிலிருந்து ஆவரைகுளத்திற்கும், நாகர்கோவிலிருந்து பனங்குடிக்கும், கன்னியாகுமரியிலிருந்து கூடங்குளம் போன்ற ஊர்களுக்கும் போக்குவரத்து வழித் தடங்களை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக வள்ளியூரிலிருந்து கண்ண

1980 ஜூலை 23] [திரு. இ. முத்துராமலிங்கம்]

நல்லூர் செல்லும் போக்குவரத்து பஸ்களை வழி மாற்றி, சித்தூர் கோவில் வழியாக சியோன் மலைக்கு திருப்பிவிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்றும் இதனால் 4 கி.மீ. தூரம் தான் போக்குவரத்துகள் அதிகமாக செல்லவேண்டிய நிலை ஏற்படும். அது டவுன் பஸ்ஸினுடைய கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்பட்டது தான் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திசையன்விளையிலிருந்து கோவில்பட்டி வழியாக மதுரைக்கும், சேன்மா தேவிக்கும் துரித பஸ்கள் விடப்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் சேன் மாதேவியிலிருந்து டி.டி.ஓ. ஆபீஸ் மற்றும் சப்-கலெக்டர் ஆபீஸ் போன்ற அலுவலகங்கள் இருப்பதால், அங்கு செல்வதற்கு எந்த விதமான பஸ் வசதியும் கிடையாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு வள்ளி யூரிலிருந்து வருகிற அனைத்து டவுன் பஸ்களையும் கள்வரிக்குலம் கல்லூரிக்கு எங்களுடைய கோரிக்கையை ஏற்று திருப்பி விட்ட அமைச்சருக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானிய கோரிக்கை மீது பேசுகிற நல் வாய்ப்பினை தந்தமைக்கு முதலில் என்னுடைய நன்றி கலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்த மாண்புமிகு திருவெங்கடம் அவர்கள் பேசுகிற போது, இன்னும் அதிகப் பேருந்துகள் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்று நிலையைச் சுட்டிக்காட்டினார். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பேருந்துகள் அனைத்தும் தேசியமயமாக்கப்பெற வேண்டும் என்று சொல்லியதையும் மேற்கோள் காட்டினார். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் இருந்ததைவிட அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே 6,000க்கும் மேற்பட்ட பஸ்கள் தேசிய மயமாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மற்ற தனியார் துறைகளிலே ஏறத்தாழ 4,000 பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்ற நிலையை நாம் இன்னும் கண் கூடாகப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று சில குறைபாடுகளும் இருக்கின்றன. சேசிஸ் இல்லாத நிலையில் பல வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை விடப்படும் சூழ்நிலை இருக்கிறது. அசோக் லேலண்ட் கம்பெனி சேசிஸ் இல்லாமல் நிறைய பேருந்துகளை தயார் செய்கிறது. அவர்கள் 140 உருப்படிகள் தயாரிக்

[திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்] [1980 ஜூலை 23]

கிறார்கள் என்று சொன்னால் அதில் ஏறத்தாழ 20 சதவீதம்தான் கார்ப்போரேஷன்களுக்காக அரசு தரப்பில் பெறப்படுபவை என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலைமையை மாற்ற வேண்டும் என்பதற்காக அரசு அறையிலே சேசல் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலை ஒன்றினை அரசே ஏற்படுத்தி அனைத்து கிராமங்களுக்கும் பேருந்துகளை விடுவதற்கான ஒரு நிலைமையை உருவாக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11.00)

அதேபோல் போக்குவரத்துத் துறையில் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கிற வகையில் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கெல்லாம் ஸ்பீட் கண்ட்ரோலர் வைத்தால் வேகமாகச் செல்வதைத் தவிர்க்க முடியும். டயர்கள் தேய்மானம் ஆவதைத் தடுப்பது, விபத்துக்கள் ஏற்படாமல் தடுப்பது இவற்றிற்கு இந்த ஸ்பீட் கண்ட்ரோலர் பயன்படும். ஆகவே எல்லா போக்குவரத்து வண்டிகளிலும் ஸ்பீட் கண்ட்ரோலரை உருவாக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விபத்துக்களில் உள்ளாகிறவர்களுக்கு, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசு இறந்து போனவரின் குடும்பத்திற்கு ஆயிரம் ரூபாய் தந்து கொண்டிருக்கிறது. அதேபோல் ப்ரைவட் வாகனங்களை ஓட்டுகிற கார் ட்ரைவர்கள், லாரி ட்ரைவர்கள் போன்றவர்களுக்கு அவர்கள் விபத்தில் சிக்கி அகால மாணம் அடையும்போது அவர்கள் குடும்பங்களுக்கு எத்தனிதமான பாதுகாப்பும் இல்லை. ஆகவே அந்த நிலையைப் போக்குவரத்து அப்படி இறந்து போகிறவர்களின் குடும்பங்களுக்கும் நிதி தருகிற அளவிற்கு வழிவகைகளை உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆந்திரா, தமிழ்நாட்டை எடுத்துக்கொண்டால் ஆந்திரா மாநிலத்தில் உள்ள கார்ப்போரேஷன்ஸ் மூலம் ஓடுகிற வண்டிகள் சரியான முறையில் இலாபத்தில் ஓடமுடியாத சூழ்நிலை இருந்து கொண்டிருக்கும் நிலையைப் பார்க்கிறோம். ஆனால் நம் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி காலத்தில் இருந்ததைக் காட்டிலும் இன்றைய தினம் நல்ல முறையில் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஏறத்தாழ ஒழுக்கார்ப்போரேஷன்களில் இன்றையதினம் பேருந்துகள் நல்லமுறையில் இலாபத்தில் ஓட்டப்பட்டு வருவதைக் காண்கிறோம். ரோடு வசதிகள் இருந்தபோதிலும் முன்பிருந்த நிலையை விட இப்போது போக்குவரத்து கார்ப்போரேஷன் நல்ல முறையில் இயங்கி வருகின்றன. ரோடு வசதிகள் இல்லாத கிராமங்களில்கூட

1980 ஜூலை 23] [திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்]

இன்றையதினம் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல இலாபத்தை கட்டித் தருகின்றன. ஆங்காங்குள்ள குறைகள் களையப்பட்டிருக்கின்றன. ஊழல்கள் களைந்தெறியப்பட்டிருக்கின்றன.

ஆந்திர மாநிலத்தில் எப்.ஸி. ஆண்டுக்கு ஒரு முறை என்று செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை செய்ய வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. ஆகவே ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு முறை எப்.ஸி. செய்கிற திட்டத்தை அமல்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் ட்ராக்டர்களுக்கு ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை எப்.ஸி. செய்யவேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. ட்ராக்டர்கள் தாள் ஒன்றுக்கு பத்து இருபது மைல்கள் ஓடிக்கொண்டிருப்பதைப் பார்த்தோம். ஆகவே விவசாயிகள் பயன்படுத்துகிற ட்ராக்டர்களுக்கு ஆண்டுக்கு ஒரு முறையை உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு கழகத்தின் மூலம் வீடுகள் கட்டித் தந்திருக்கிறார்கள். அனைத்துக் கார்ப்பரேஷன் தொழிலாளர்களுக்கும் வீடுகள் கட்டித் தருகிற ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கிளை மையங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் வீடுகள் கட்டித் தரும் திட்டத்தை கார்ப்பரேஷன்ஸ் மூலம் உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேன் போக்குவரத்துக் கழகம் மூன்று மாவட்டங்களை இணைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. நீலகிரி, கோவை, பெரியார் மாவட்டங்களை அது இணைத்துக்கொண்டிருப்பதால் சேன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து பெரியார் மாவட்டத்தில் ஒன்றை உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என் தொகுதியில் பல பகுதிகள் பஸ் வசதி இல்லாமல் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே ரூரல் ஏரியாக்களில் மினி பஸ்கள் விட்டு அங்குள்ள மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சத்தியமங்கலத்தில், மலைப்பகுதிகளில் மக்கள் வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அங்குள்ள மக்கள் பாதைவசதி இல்லாமல், போக்குவரத்து வசதியில்லாமல் கட்டிலில் வைத்து தூக்கிச் செல்வதைக் காணலாம். ஆகவே

[திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்] [1980 ஜூலை 23]

மலைப்பகுதிகளில், போக்குவரத்து வசதியில்லாத பகுதிகளில் ஜீப் பஸ்கள் விடும் முறையை உருவாக்கித் தரவேண்டுமென்று கேட்டு, வாய்ப்பளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை இந்த அவை முன் சொல்ல விரும்புகிறேன். மோட்டார் வாகன வரி கட்டுவதற்காக தற்போதுள்ள முறைப்படி ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகங்களில் நேரடியாக வரிகளை வாங்குவதற்கு வசதிகள் செய்து தரப்படவில்லை. இப்போதுள்ள முறைப்படி ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்திற்குச் சென்று அங்கே செல்லாளை வாங்கி அதிலே தலைப்புகள் எழுத அதற்குப் பிறகு ட்ரெவரிக்குச் சென்று அங்கே பணத்தைக் கட்டி அதற்குப் பிறகு செல்லான், ஆர்.வி. புக் ஆகியவற்றை ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தில் கொடுக்கக்கூடிய ஒரு நிலையைப் பார்க்கிறோம். மீண்டும் ஒரு வாரம் கடந்து அதே அலுவலகத்திற்குச் சென்று அங்கே ஆர்.சி. புத்தகத்தை, டாக்ஸ் கட்டிய டோக்கனை பெறுகிற ஒரு நிலை இருக்கிறது. வரி கட்டு பவர்கள் பயனடைகின்ற வகையில் ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்திலேயே டாக்ஸ் கட்டுவதற்கு, நேரடியாகக் கட்டுவதற்குவகை செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் சென்னை மாநகரில் வங்கிகளில் வரியைக் கட்டக்கூடிய வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதர வரிகளை லைசன்ஸ் போன்ற கட்டணங்களை ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்திலே வாங்குகிறார்கள். ஆனால், கோவை, மதுரை, திருச்சி போன்ற பெரு நகரங்களில் இப்படிப்பட்ட வசதிகள் செய்து தரப்படவில்லை. எனவே கோவை, மதுரை, திருச்சி போன்ற நகரங்களிலும் ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தில் நேரடியாக இதர வரிகளை, லைசன்ஸ் பீஸ்களை வாங்குவதற்கு வகை செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உடனடித் தேவையான குறைந்தபட்ச வாகன வரி செலுத்த தலைப்புகள் அச்சிட்ட சில சீட்டுகளை, பிரி பிரிண்டிங் செலான்களை அச்சிட்டு வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ராணித் தோட்டம் பணிமனையில் நல்ல தரமான போக்குவரத்திற்கான பாடிகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றது. கவர்ச்சியான, முறையிலும், பலமான

1980 ஜூலை 23] (திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ்)

முறையிலும், உழைக்கின்ற வகையிலும் அங்கே பாடிகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன என்பதை அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒப்புக் கொண்டிருக்கின்றன. இதர பல கழகங்களுக்கு பஸ் பாடிகள் கட்டுவதற்கு இங்கே ஆர்டர்கள் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் வேலை வாய்ப்பு தருவதற்கு ஒரே நிறுவனமாக இந்த கட்டபொம்மன் போக்குவரத்து பணிமனை இருப்பதால், இங்கேயே பாடிகள் கட்டுவதற்கு வகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தற்போதுள்ள நிலைமையில் தனியார்களுக்கு பாடிகள் கட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கப்படுவதை ரத்து செய்து, இந்த கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பாடி கட்டுகின்ற உரிமையை வழங்க இந்த அரசு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், தரமான ரப்பர் தாராளமாக கிடைக்கிறது. அந்த ரப்பரை மூலப் பொருளாகக் கொண்டு, டயர் ரீட்டரேடிங், இன்னும் ரப்பர் புஷ் போன்ற பொருள்களைச் செய்வதற்கு இந்த கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், சென்னை போன்ற நகரங்களில் உள்ள பேருந்துகளில் சாதாரணமாக 150-க்கு மேற்பட்ட பயணிகள் போகின்ற ஒரு நிலை இருந்து வருகிறது. அந்த நேரத்திலே பஸ்ஸிலே கண்டக்டர் டிக்கட் கொடுப்பதற்கும், சில்லறை கொடுப்பதற்கும் தடுமாறிக் கொண்டிருக்கிறார். பஸ்ஸிலே பயணம் செய்கின்றவர்கள் பல்வேறு எண்ணங்களை, பல்வேறு மொழிகளைப் பேசுகின்றவர்கள், பல்வேறு உணர்ச்சிகளை கொண்டவர்களாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், சில நேரங்களில் அவர்கள் டிக்கட் எடுப்பதற்கு மறந்துவிடுகிறார்கள். சில நேரங்களில் வேண்டுமென்றே டிக்கட் எடுக்காமல், உதாசினமாக இருந்து விடுகிறார்கள். பரிசோதகர் வருகின்ற நேரத்திலே பழியை கண்டக்டர் மீது சுமத்துகிறார்கள். ஏற்கனவே அவர்கள் காசு கொடுத்து விட்டதாகவும், கண்டக்டர் டிக்கட் கொடுக்கவில்லை என்றும் கண்டக்டர் மீது பழியைச் சுமத்துகிறார்கள். அதன் காரணமாக, கண்டக்டர் வேலை நீக்கம் செய்யப்படுகிறார். மோட்டார் வெகிகிள் ஆக்ட்-படி அதிலே பயணம் செய்கின்ற பயணிகள் தங்கள் கையிலே டிக்கட் இல்லையென்றால், அவர்கள் அபராதம் அளிக்க வேண்டும் என்று இருக்கிறது. எனவே, இப்படி ஏழை கண்டக்டர்கள்மீது கடுமையாக தண்டிக்கப்படக் கூடாது என்று நான் இந்த நேரத்திலே அரசை வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ்)

[1980 ஜூலை 23]

(முற்பகல் 11.10)

தற்போது நீண்ட நெடுந்தூரம் செல்லுகிற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் பயணம் செய்கிறபோது பஸ்களில் டயர் வெடிப்பு ஏற்படுமானால் அந்த டயரை மாற்ற ஸ்டெப்பினி டயர், ஜாக்கி போன்ற இதர கருவிகள் அங்கு இல்லாத காரணத்தால் அந்தப் பயணம் தடைப்பட்டு மிகுந்த நேரம் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது என்பதை உணர்ந்து இப்படிப்பட்ட நீண்ட நெடுந்தூரத்திற்குச் செல்லுகிற வழித் தடங்களில் செல்லுகிற பஸ்களுக்கு ஸ்டெப்பினி டயர், ஜாக்கி, ஸ்பானர் போன்ற கருவிகள் கொடுக்கப்பட்டு மெக்கானிக்குகளும் சேர்த்து அனுப்பப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாதாரணமாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் மோட்டார் மெக்கானிக்குகள், டர்னர்கள், பிட்டர்கள், எலக்ட்ரிஷியன்கள் ஆக பயிற்சி பெற்றவர்கள் அப்பரென்டிசுகளாகப் பயிற்சி பெற வருகிறார்கள். அப்படிப் பயிற்சி கொடுத்தவிட்ட பிறகு அவர்களுக்கு அங்கே வேலை இல்லாமல் வெளியே அனுப்பிவிடுகிற நிலைமையைத் தடுக்க, வாய்ப்பு இருக்குமானால் அங்கே அப்பரென்டிசுகளாக எடுக்கப்படுகிறவர்களில் 25 சதவிகிதம் பேர்களுையாவது நிரந்தரமாக நியமனம் செய்ய வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கட்பொம்மன் போக்குவரத்து போன்ற கழகங்களில் ஆப்பரேஷன் மானேஜர் போன்ற பணிகளில் ஓய்வு பெறும் வயதைத் தாண்டியவர்களை எக்ஸ்டன்ஷன் கொடுத்து வேலையில் வைக்கப்பட்டுள்ள நிலைமை இருக்கிறது. இந்த நிலைமை சிலரின் பதவி உயர்வுகளைத் தடுப்பதாகவும், இளைஞர்களுக்குப் புதிய வேலை வாய்ப்பைத் தடுப்பதாகவும் உள்ளது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்து விரிவுபடுத்தப்பட வேண்டுமானால் 25 கிலோ மீட்டர் உள்ள வழித் தடங்களில் அதிகப்படியான டவுன் பஸ்களை விட்டாக வேண்டும். குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் நாகர்கோயில்-ஆவாரைக் குளம் வழியாகவும், நாகர்கோயில்-ராஜாக்கமங்கலம்-வழி குளச்சல் என்ற வழித் தடங்களில் பேருந்துகள் விட குறிப்பிட்ட தூரத்திற்குள் இருந்தாலும் டவுன் பஸ்கள் இதுவரை அனுமதிக்கப்படாமல் இருக்கிறது. இந்த வழித் தடங்களில் கட்டாயமாக டவுன் பஸ்களை உடனடியாக விட நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ்)

அரசுப் பேருந்துகள் ஓடிய நேரத்திலும் கட்டபொம்மன் பேருந்துகள் ஓடுகிற நேரத்திலும் நாகர்கோயிலிருந்து குளச்சல் செல்லுகிற சாலையில் மணவாளக்குறிச்சிக்குப் பக்கத்தில் இருக்கும் வள்ளிபாற்றுப் பாலம் சரி செய்யப்பட வேண்டுமென்றும், புதிய பாலமாக மாற்றிக் கொடுத்திட வேண்டுமென்றும் பல்வேறு மனுக்கள் கொடுத்த காரணத்தால் மதிப்பிடு தயார் செய்யப்பட்டு அந்த மதிப்பிடுகள் இதுவரை மதிப்பிடுகளாகவே இருந்து கொண்டிருக்கும் நிலைமையை மாற்றி உடனடியாகப் பாலத்தின் வேலைகளைச் செய்திட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடலோரப் பகுதியில் ஏழை மீனவர்கள் இருக்கும் பகுதியில் குளச்சல் சைமன் காலனியில் ஏ.வி.எம். சானல் இருக்கிறது. அங்கு பாலத்தை முறையாகக் கட்டிக் கொடுக்காத காரணத்தால் அங்கு பேருந்துகளை விட வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறது. அதிகப்படியான முதலீடு தேவையில்லாத பாலமாக இருந்தாலும் வேலை காலதாமதமாக இருக்கும் காரணத்தால் அந்தப் பகுதியில் பேருந்து விடப்படாமல் மீனவர்கள் மிகுந்த அளவு பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். குமரி மாவட்டத்தில் நாகர்கோயில் நகரத்திலும் பக்கத்தில் இருக்கிற பகுதிகளிலும் தாற்சாலை இருந்தும் பேருந்துகள் விடப்படாமல் இருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு இருக்கிற போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்கு போக்குவரத்து நெரிசல்கள் மிகுந்த அனைத்து வழித் தடங்களிலும் அதிகப் படியான பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கப்பல் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் குமரி மாவட்டத்தில் இருக்கிற குளச்சல் துறைமுகத்தை விரிவுபடுத்துவதற்காக இந்த அரசு ஆய்வு செய்வதற்காக 90 ஆயிரம் ரூபாய் ஒதுக்கம் செய்திருப்பதை நான் வரவேற்பதோடு அந்தப் பணி வெகு விரைவிலே நடைபெற்று குளச்சல் துறைமுகம் மிகவும் பயனுள்ள துறைமுகமாக விளங்கக்கூடிய முறையிலே மணல் ஏற்று மதிக்கும் மற்றப் பொருட்கள் இறக்குமதிக்கும் வசதியாக இருக்கின்ற ஆழ்கடல் துறைமுகமாக ஆக்கப்படுகிற வகையிலே அரசு துரிதமாகச் செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஆர். நவரீதகிருஷ்ண பாண்டியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையின்மீது பேசுகின்ற வாய்ப்பைக்

(திரு. ஆர். நவீந்திருஷ்ண பாண்டியன்) [1980 ஜூலை 23]

தந்தமைக்கு முதலிலே நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்கள் இங்கே பேசுகின்ற நேரத்திலே அவைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் ஒன்றாக இணைத்து ஒரே கழகமாக இயங்கச்செய்யவேண்டும் என்று சொன்ன அந்தக் கருத்தை காந்தி காமராஜ் தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே நான் வரவேற்கிறேன். ஆனால் தொழிலாளர் நலன் பேணுகின்ற அரசு இது என்ற காரணத்தால் மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம் அரசுப் பேருந்து ஊழியர்களுக்கு கொடுக்கப்படுகிற சம்பளங்கள், போனஸ், மற்றச் சலுகைகள் எவ்வாறு உள்ளதோ அதைப்போலவே தனியார் பேருந்துகளிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுக்கும் வழங்கப்படுவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும் என்பது. அதற்கான ஆணைகளை தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு வழங்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் நெல்லை மாவட்டத்திலே லாபகசமாக அது ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த லாபத்தை வைத்து அந்தப் பகுதிகளிலே உள்ள சாலைகளை—செப்பனிடிப்பட முடியாத நிலையில் உள்ள சாலைகளை எல்லாம்—செப்பனிடுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளை செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போன்று டிராபிக் சென்டர்ஸ், நிழற் குடைகளைப் பொறுத்த வரையிலே பல்வேறு கிராமங்களிலே அவைகளை போக்குவரத்துத் துறை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனது தொகுதியான ஆலங்குளத்தைப் பொறுத்தவரையிலே பேருந்து வசதிகள் இல்லாமல் மக்கள் சங்கடப்படுவதை நான் இந்த மாமன்றத்திலே ஏற்கெனவே சொல்லியிருக்கிறேன். ஆலங்குளத்தை மையமாக வைத்து எல்லா ஊர்களுக்கும் டவுன்பஸ் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆலங்குளத்திலே கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துத் துறையினுடைய ஓர்க்ஷாப் ஒன்றை ஏற்பாடு செய்தால் ஆலங்குளம் மையப் பகுதியிலே இருப்பதால் பேருந்துகள் ஏதாவது ரிப்பேர் ஆகிவிட்டால் அங்கே ரிப்பேர் செய்யப்பட்டு வெளியே உடனடியாக எடுத்துச் செல்வதற்கு வசதியாக இருக்கும், எனவே அங்கே ஓர்க்ஷாப் ஒன்றை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அண்ணா டிரான்ஸ்போர்ட் சர்வீஸிலே, ஜீப் சர்வீஸ் என்று ஒன்று தனியாக இருக்கிறது. அதைப்போலவே மற்றைய போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் ஜீப் சர்வீஸை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால் மணல் பகுதியாக உள்ள இடங்களில் எல்லாம்

1980 ஜூலை 23] (திரு. ஆர். நவந்தகிருஷ்ண பாண்டியன்)

பாதைகள் சரியாக இல்லை. குறிப்பாக ஆலங்குளம் தொகுதியிலேயும், சேர்மாதேவி தொகுதியிலேயும் இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கிறது. சேர்மாதேவி தொகுதியில் வீரவநல்லூர் ரெட்டியார்புரம், புதூர், மாற்று உடையான்குளம், மலையான்குளம் போன்ற பகுதிகளுக்கும், ஆலங்குளம் தொகுதியிலே மரக்கான்குளம், தங்கஅம்மாள் குளம், பலவத்திராமகுளம் இப்படியாக சங்கரன்கோவிலுக்கும், பிராஞ்சேரி, சீவலசமுத்திரம், தெற்கு வாயில்குளம் போன்ற பகுதிகளுக்கும் இந்த ஜீப் சர்வீஸ் முறைகளை ஏற்படுத்தினால் நன்றாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். முக்கியமாக டவுன் பஸ்ஸினுடைய துரத்தை 25 கிலோமீட்டர் என்று வைத்து இருப்பதை 30 கிலோமீட்டர் என்று உயர்த்தினால் மேலும் சில கிராமங்களுக்கு மக்கள் செல்வதற்கு வசதியாக இருக்கும். எனவே, 25 கிலோமீட்டர் என்பதை 30 கிலோமீட்டர் துரமாக நீட்டிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11.20)

ஆலங்குளம் தொகுதியிலே, ஆலங்குளம், நெட்டூர், ரெட்டியார்பட்டி, அழகியபாண்டியபுரம் ஆகிய இடங்களுக்கும், ஆலங்குளம் முதல் ருக்மணியார் புரம் வரையும், கிழக்கலங்கல் முதல் ஆலங்குளம் வரையிலும் பஸ் வசதி செய்து தர வேண்டும். தற்பொழுது அங்கு சுரங்க வழியாக இருப்பதால் தற்சமயம் போக்குவரத்து வசதியின்றி—தனியார் பஸ் ஓடுகிறது, அவைகள் சில நாட்களில் சரியாக வருவதில்லை. இதனால் அந்தப் பகுதியில் வாழும் 30,000 மக்கள் போக்குவரத்து வசதி இன்றி கஷ்டப்படுகிறார்கள். வருகின்ற ஒன்றிரண்டு பஸ்களும் சரியாக வராத காரணத்தாலும், வந்தவுடனே பஸ்கள் கிளம்பிவிடுவதாலும், பஸ்களின் கூரைகளிலும், மற்ற இடங்களிலும் தொற்றிக் கொண்டு ஏறி மக்கள் மிகவும் சங்கடப்படுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை மாற்றும் முறையைக் கொண்டு வந்து, அதற்கு வேண்டிய வழித்தடங்களில் உடனடியாக டவுன் பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று ஆலங்குளம், ஐயனார்குளம், ஆகிய கிராமங்களில் மக்கள் போக்குவரத்து வசதியின்றி, ஐந்து மைல், ஏழு மைல் தூரம் நடந்து சென்று பஸ் ஏறிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளையெல்லாம் மாற்ற வேண்டும். அந்தப் பாதைகள் குறுகியதாக இருப்பதால் அங்கே மினி பஸ்களை விட்டு அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. ஆர். நவநீதிகிருஷ்ண பாண்டியன்) [1980 ஜூலை 23]

என்னுடைய கட்சிக் கொறடா நண்பர் திரு. ராமசாமி அவர்கள் சாத்தான்குளம் தொகுதியிலேயிருந்து தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு வந்திருக்கிறார் என்றாலும், திருச்செந்தூர் சொந்தத் தொகுதி என்பதால் அந்தத் தொகுதியிலே உள்ள குறைகளையும் சொல்வதற்கு நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திருச்செந்தூரைப் பொறுத்தவரையில் கந்தன் வாடும் மிகப் பெரிய புண்ணியஸ்தலம் ஆகும். வருடத்திலே முக்கியமான நாட்களிலே அங்கே திருவிழாக்கள் நடைபெறும். அப்பொழுது திருச்செந்தூரைச் சுற்றியுள்ள எல்லாப் பகுதிகளிலேயிருந்தும் மக்கள் அங்கே வருகை தருவார்கள். திருவிழா முடிந்ததும் அந்த மக்கள் அங்கிருந்து வீட்டிற்குச் செல்லும் நேரத்தில் பஸ் வசதி இன்றி மிகவும் சங்கடப்படுகிறார்கள். பஸ்களே விடவில்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. ஏராளமான பஸ்களை விட்டாலும் கூட திருச்செந்தூர் லிருந்து திருநெல்வேலிக்குத்தான் டிக்கெட் கொடுக்கிறார்களே தவிர, இடையிலே உள்ள கிராமங்களுக்கு டிக்கெட் கொடுக்கப்படுவதில்லை. இப்படி இடையிலே உள்ள கிராமங்களுக்கு டிக்கெட் கொடுக்கப்படாத காரணத்தினால், காலை 9 மணிக்கே வரிசையில் நின்றாலும்கூட மாலை 2 மணி வரையிலேயும் பஸ்ஸில் இடம் கிடைக்காமல் சங்கடப்படுகிறார்கள். அந்தச் சங்கடங்களை யெல்லாம் நிவர்த்திக்கும் வகையிலே, திருச்செந்தூரிலிருந்து திருநெல்வேலி செல்லும் பஸ்களிலே கோனகன்விளை, அம்மன்புரம், வீரமாணிக்கம்நல்லூர் போன்ற ஊர்களுக்கும் டிக்கெட் கொடுக்க வேண்டுமென்று நடத்துனர்களுக்கு ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருவிழாக் காலங்களில் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் சரியான பராமரிப்பு இல்லாத காரணத்தினால் அங்கே சுகாதாரக் கேடுகள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன. எனவே, அந்த பஸ் நிலையத்தைச் சரியாகப் பராமரித்து, பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு அல்லது வரிசையாக நிற்பதற்கு நிழற்குடைகள் அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வரிசையாக நிற்கும் மக்கள் எந்த ஊருக்குச் செல்வது என்றாலும், அந்த வரிசைப்படி அவர்களுக்கு டிக்கெட் கொடுக்க வேண்டும் என்ற ஏற்பாட்டைக் கொண்டு வர வேண்டும்.

குற்றாலத்தைப்பற்றி உங்களுக்கெல்லாம் நன்றாகத் தெரியும். அது ஒரு கோடை வாசஸ்தலம் மட்டும் அல்ல; வெளியிலேயிருந்து வரும் உல்லாசப் பயணிகளைக் கவருகின்ற இடமாகவும் அது இருக்கிறது. குற்றாலத்திற்கு,

1980 ஜூலை 23 (திரு. ஆர். நவந்திகிருஷ்ண பாண்டியன்)

வெளி மாவட்டங்களிலிருந்து அங்கே வருபவர்களுக்கு பஸ்ஸிலே இடையிலே டிக்கெட் போட மாட்டேன் என்று சொல்வதால், கிராமங்களில் வாழ்பவர்கள் குற்றாலத்திற்குச் செல்வதற்கு மிகவும் சங்கடப்படுகிறார்கள். எனவே, இடையிலே உள்ள அத்தனை ஊர்களுக்கும், வரிசைக் கிரமப்படி டிக்கெட் கொடுக்க வேண்டுமென்று நடத்துனர்களுக்கு அறிவுரை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, திரு. முத்துராமலிங்கம் அவர்கள் சொன்னதைப்போன்று, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் பெயரிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்கிறது; தந்தை பெரியார் அவர்களின் பெயரிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்கிறது. எனவே, பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்களின் பெயரிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கோரி, இந்த வாய்ப்பைக் கொடுத்தமைக்காக நன்றி கூறி விடை பெற்றுக் கொள்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

(மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர்—தலைமை.)

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியத்திலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த உங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை முதலிலே தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். முந்தைய ஆட்சியிலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்திலே ஓடின. ஆனால், அக்கழகங்களிலிருந்த குறைகள் எல்லாம் நீக்கப்பட்டு, நிர்வாகம் திறம்பட செயல்படுவதன் காரணமாகவும், ஊழலை ஒழித்ததன் காரணமாகவும், இன்றையதினம் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் லாபகரமாக, முன்னேற்றத்தோடு நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதைப் பெருமையோடு இந்த மாமன்றத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் செங்கோட்டையன் அவர்கள், ஆந்திர மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை, தமிழகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பாருங்கள், சிறப்பானதொரு மாற்றம் தமிழகப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருப்பது தெரியும் என்று சொன்னார்கள். நான் மேலும் சொல்கிறேன், கர்நாடக மாநிலத்திலும், கேரள மாநிலத்திலும், ஏன் அகில இந்தியாவிலும், பல மாநிலங்களோடு நமது மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்ப்போமானால், தமிழகத்திலே உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பான முறையிலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதைப் பெருமையோடு இந்த மன்றத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

[1980 ஜூலை 22]

கிராமப்புற வாசிகள் நகரத்தோடு இணையவேண்டும், கிராமங்கள் எல்லாம் நகரத்தோடு ஒட்டி வாழ வேண்டுமென்ற காரணத்திற்காக, புரட்சித் தலைவருடைய அரசு மினி பஸ்களையும், டவுன் பஸ்களையும் கிராமப் புறங்களில் அறிமுகப்படுத்தி, சிறப்பான சாதனையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. இதுபற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருவேங்கடம் கூடச் சொன்னார்கள். நிர்வாகத்திலே ஓரிரு குறைகள் இருக்கலாம். ஓரிரு கிராமங்களுக்கு மினி பஸ்கள் விடாமலிருக்கலாம். ஆனால், பரவலாக, கிராமங்களில் மினி பஸ்கள் விடப்பட்டுள்ளதால், தமிழகத்துக் கிராமப்புற மக்கள், புரட்சித் தலைவருக்குத் தங்களது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சென்ற வாரம் கூட என்னுடைய தொகுதியிலே, 3 மினி பஸ்களை ஓடவிட்ட பெருமை இந்தத் தமிழக அரசுக்கு உண்டு என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளை தேசியமயமாக்குவதிலே, புரட்சித் தலைவருடைய அரசும் மிகவும் தீவிரமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன். புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், வட ஆற்காடு மாவட்டம், இராமநாதபுரம் மாவட்டம் ஆகிய இரண்டு மாவட்டங்களிலே உள்ள தனியார் பேருந்துகளை தேசிய உடமையாக்க வேண்டுமென்ற கருத்தைச் சென்ற மாதம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதன் மீது உடனடியாக, நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தனியார் பேருந்து நிர்வாகத்தினால்தான் கோடுமைகளைப் பற்றியெல்லாம் எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே குறைந்தது 80 சதவிகிதம் பேருந்துகள், தனியார் துறையிலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளையெல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சில உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப்போன்று, ஒரு பேருந்தில், 150, 200 பயணிகளை ஏற்றிக் கொண்டு, மூட்டைகளை அடுக்கிக்கொண்டு போவதுபோல் ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். இதையெல்லாம் இந்த அரசு அதிகாரிகள் உடனடியாகக் கவனித்து, ஓவரலோடு இருக்கும் சமயத்தில் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று அதிகாரிகளுக்கு ஆணையிட வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. ஏ. சி. சண்முகம்)

புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சியிலே 7 இலட்சம் என்.ஜி.ஓ.-க்களுக்கும், ஒரு இலட்சம் மின்சார வாரிய ஊழியர்களுக்கும், பல சலுகைகள் அளிக்கப் பட்டுள்ளன. அதேபோல், போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் 48,000 ஊழியர்களுக்கும் சிறப்பான சலுகைகளை வழங்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். டி.டி.சி. தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்யவில்லை, ஒரு ஆண்டுகாலமாக, அதற்காக, அவர்களுக்குத் தமிழக அரசு ரூ. 200 ஊக்கத் தொகை கொடுத்திருக்கிறது. அதை மற்ற கழகங்களிலும் நடைமுறைப்படுத்தி, அந்த ஊக்கத் தொகையைக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போனஸ் வழங்குவதிலே, பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் குறைந்த விகிதாச்சார அடிப்படையிலே போனஸ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைப் போக்கி, மற்ற கழகங்களில் அளிப்பதுபோல, இக்கழகங்களில் பணி புரிபவர்களுக்கும் போனஸ் அளிக்க அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மின் வாரிய ஊழியர்களுக்கு இந்த அரசு பல சலுகைகளை அளித்திருக்கிறது. அதுபோன்று, போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கும் அளிக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக்காலத்திலே 6 மணி நேரம் பணியாற்றிய நிர்வாகத்தினரை 8 மணி நேரம் பணியாற்றும் வகையிலே சட்டத்தைத் திருத்தியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, 8 மணிநேரம் வேலை நேரம் என்றிருப்பதை, மீண்டும் 6 மணி நேரம் என்று மாற்ற புரட்சித் தலைவர் அரசு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மசல் விலை ஏறியிருக்கின்ற காரணத்தால், போக்குவரத்துக் கட்டணங்களை உயர்த்த வேண்டிய நிலை வந்தால், புறநகர்ப் பிரிவிலே, 12 வயதுக்குட்பட்டவர்களுக்கு 1/2 டிக்கட் வழங்குகிறார்கள். அதுபோன்று, டிக்கட் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய நிலை வந்தால், நகரத்திலும் ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டுவந்து அமுல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆந்திராவிலே, அருமையான ஒரு திட்டத்தை நிறைவேற்றுகிறார்கள். கார்தோ-கம்-பாசஞ்சர் பஸ்ஸை அவர்கள் அறிமுகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். பெரிய நகரத்திலே, காலையிலே, மார்க்கெட்டிலேயிருந்து எல்லா பகுதி

(திரு. ஏ. சி. சண்முகம்)

[1980 ஜூலை 23]

களுக்கும் அந்த கார்டோ பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. அந்த பஸ்களில், மூட்டைகள், கிரைகள் போன்றவற்றை எடுத்துச் செல்லக்கூடிய வகையிலே வழி வகுத்திருக்கிறார்கள். அதை, இங்கும் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-30)

அடுத்து பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே உள்ள ஒரு சில குறைபாடுகளை சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்களும் அதிகாரிகளும் அதை நிவர்த்திக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பெரியார் என்று பெயர் வைத்திருக்கிற காரணத்தாலோ என்னவோ, அந்தத் துறையிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகள் அனைத்தும் வயதானதாக, மிகவும் பழைய பஸ்களாக இருக்கின்றன. ஆங்காங்கே உள்ள இத்தகைய பழைய பேருந்துகளை எல்லாம் மாற்றி, அவைகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து ஆரணியில் இருந்து சென்னைக்கு 93 எண்ணுள்ள பேருந்து வந்துகொண்டிருக்கிறது. அந்தப் பேருந்தில் பாசஞ்சர்கள் ஏறினால் மிகவும் பாவமாக இருக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு அவைகள் மிகவும் பழைய பஸ்கள். சட்ட மன்ற உறுப்பினரான நானே சென்னைக்கு வருவதாக இருந்தால் ஆரணியில் இருந்து வேலூருக்குப் போய் அங்கிருந்து வேறு பேருந்தில் வருகிறேன். அந்த நிலை மாற 93 எண்ணில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பழைய பஸ்களை மாற்றி புதிய பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஆரணி-வேலூர்-திருவண்ணாமலை ரூட்டில் பல பேருந்துகளை விடவேண்டும். ஆற்காடு, போளூர், செய்யறு, தேவிகாபுரம் போன்ற பகுதிகளிலே இட நெரிசல் அதிகமாக இருக்கின்ற காரணத்தாலே புதிய தடங்களை அறிமுகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து தமிழகத்திலே 12,239 கிராமங்கள் உள்ளன. அவற்றில் 8,034 ஊராட்சிகளுக்கு பேருந்து வசதிகள் செய்து தரப்பட்டிருப்பதை நான் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது. எஞ்சியிருக்கின்ற 4,205 ஊராட்சிகளில் இந்த ஆண்டு 968 ஊராட்சிகளுக்கு பேருந்து வசதி அளிக்க முன்வந்திருக்கின்ற இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறேன். 436 வழித்தடங்கள் மூலமாக 22 லட்சம் மக்கள் பயன்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. ஏ. சி. சண்முகம்)

தமிழக அரசு போக்குவரத்தில் சாதனைகளைப் புரிந்து கொண்டிருக்கின்றது. குளு குளு பஸ்களும், டீலக்ஸ் பஸ்களும் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த சொகுசு பஸ்களைப் பயன்படுத்துவதை மற்ற மாநிலங்களும் பாராட்டிக் கொண்டு இருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொண்டு, ஓர்ஷாப்களில் எல்லாம் சரிவர வேலைகள் நடப்பதில்லை, அதை நிர்வாகத்தினர் சரியாக கவனித்தால், ஆங்காங்கு பஸ்கள் நிறுத்தப்படுவதைத் தவிர்க்கலாம். சாலை விபத்தில் இறந்தவர்களுக்கு 1,000 ரூபாய் தருவதை பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது என்று கூறி இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து விடைபெறுகிறேன். நன்றி வணக்கம்.

THIRU D. R. RAJARAM NAIDU : Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for providing me a good opportunity to express my views on the Transport Demand.

Regarding taxation, I wish to submit that the taxation of the vehicles in this State is the heaviest. When we compare with the taxation in the other states such as Kerala, Andhra Pradesh, Karnataka and Pondicherry, the Tamil Nadu taxation is the heaviest of all. Not only that. Once again I can say that the taxation in Tamil Nadu is the heaviest in India. So I request the Government to reduce the taxation of the stage carriages. Then only, a number of vehicles will run on the road.

Secondly, there should be a liberal policy with regard to the licensing of the Private Sector. Now Hozur in Dharmapuri district is developing into an industrial complex. This is a border district with Karnataka. The flow of traffic through the road to Bangalore is increasing. Therefore, the Government should adopt a generous policy from now to issue licences to the Private Sector to run the buses on these routes.

There are a number of fairs and festival days. Only the Government buses are operating. In this way the State Transport System is not able to run enough buses, and there is heavy traffic. Therefore, I request the Government to allow even the Private Sector also to run buses along with the Government buses on these days.

[Thiru D. R. Rajaram Naidu] [1980 ஜூலை 23]

Another point I wish to refer to is this. The Transport Minister is fully aware of the difficulties of the Private Sector bus operators. I hope he will examine the matter and take steps to help the Private Sector and also to improve the transport.

I wish to point out another factor. The R.T.Os. do not have uniform dresses and also the last grade staff do not have any uniform or belts to indicate that they belong to the Transport Department. Therefore, it is very difficult for the drivers and conductors to identify the Officers. I request that these staff may be provided with uniforms, and this is very essential.

I have to point out that goods traffic have also increased in recent years, due to the industrial growth, agricultural growth and commercial growth. Therefore, Composite permits, National Permits and Inter-State Permits should be issued to the private parties to meet this increasing traffic.

The Government are aware that the mini-bus services operated by the Private Sector has not met with success. I suggest that the Government should run these mini-bus services in rural areas. And also the taxation for the mini-bus is the same as for the regular bus. So, the taxation for the mini-bus should be reduced for the Private Sector. Then only, Private Sector would come forward to run the mini-bus services.

Also I submit that Hozur and Thally constituencies are very backward in Dharmapuri district. They are hill areas and the inhabitants are tribal people. Therefore, greater attention has to be shown to these areas to develop the road transport.

The reciprocal arrangement between Karnataka and Tamil Nadu is still pending for the past seven years. This is due to the difference of opinion over the issue of permits in the long distance routes. So, I request the Government to complete the agreement for the short routes around the border areas between Karnataka and Tamil Nadu. They need not wait for the agreement to be reached with regard to long distance routes.

I suggest that auto-rickshaws should be made bigger and three persons should be allowed to travel in them. At the same time, 5 persons shall be allowed to travel in Baby Taxis.

1980 ஜூலை 23] [Thiru D. R. Rajaram Naidu]

The taxis and auto-rickshaws do not have correct meters. I think the meters are somehow tampered with. So, I request the Government to direct the administration to be very strict. All the owners and drivers of vehicles with defective meters should be punished severely.

Only the other day a number of women met the Social Welfare Minister, and wanted them to be appointed as conductors and drivers. So, I request the Minister to examine favourably the request of women to appoint them as taxi drivers and conductors. I also suggest that tourist car permits may be given to educated unemployed women.

Thank you.

திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையில் பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்தமைக்கு முதற்கண் என் நன்றியைத் தெரிவித்து என் கருத்தை இந்த அவை முன் வைக்க விரும்புகிறேன்.

தமிழகத்தில் போக்குவரத்துத் துறை தேசியமயமாக்கப்பட்ட பிறகு, புரட்சித் தலைவர் ஆட்சி தான் தேசியமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களை லாபகரமாக நடத்திக் காட்டி இருக்கிறது என்று சொன்னால், அது எந்த வகையிலும் மறுத்துக் கூறுவதற்கு வரி அற்றது என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-40)

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த மட்டில் இது இலாப நோக்கு இல்லாத—பொதுமக்களுக்கு நல்ல முறையிலே வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்ற நோக்கோடு ஏற்படுத்தப்பட்ட ஒன்றாகும். அத்தகைய சீரிய கருத்தை முன்வைத்து இன்றையதினம் மானியக் கோரிக்கைகளில் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் தன்னுடைய கொள்கையை விளக்கிக் காட்டி இருப்பதைப் பார்க்கும்போது இதை பாராட்டி வரவேற்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

குறிப்பாக போக்குவரத்துத் துறை பற்றி நான் உணர்ந்து இருக்கிற சிலவற்றை இங்கே இந்த அவை முன் வைக்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கழகப் பேருந்துகளில் 'ஓவரலோடு' குறிப்பிட்ட டிக்கட்டுகளுக்கு மேற்பட்டு

(திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி)

[1980 ஜூலை 23]

டிக்கட்டுகள் கொடுக்க சட்டம் எந்த வகையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று தெளிவாகத் தெரியவில்லை. எந்த எந்த கண்டக்டர்கள் எந்த எந்த ரூட்டுகளில் ஓடுகிறார்களோ அவர்கள், அவர்கள் விருப்பம்போல் நினைத்தால் 'ஓவரலோடு' போட்டுக்கொள்வது, இல்லை என்றால் 'ஓவரலோடு' போடுவதில்லை என்ற நிலைமை இன்றைக்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது. கிராமப்புற மக்களுக்கு கழகப் பேருந்துகளில் ஓவர் லோடு போடலாமா, போடக்கூடாதா என்ற நிலைமை தெரியாத காரணத்தால் கண்டக்டர்களோடு விவாதம் நடைபெற்று, வீண் வம்பு வரும் நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, கண்டக்டர்கள் ஓவர் லோடு ஏற்றிக்கொள்ளலாமா, கூடாதா, ஓவர்லோடு ஏற்றிக்கொள்ளலாம் என்றால் எந்த அளவுக்கு ஏற்றிக்கொள்ளலாம் என்பதை திட்டவாட்டமாக வரையறை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு பஸ் நிலையங்களில் டிக்கட் கொடுக்கும் முறையை ஒழுங்கு படுத்தி, ஒரே முறைப்படி டிக்கட் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். சில கண்டக்டர்கள் பஸ்ஸில் உட்கார்ந்துகொண்டு மொத்த டிக்கட்டுகளையும், முந்தியவர்கள் ஏற்றிக்கொள்ளலாம் என்ற நிலையை அனுசரித்து, கொடுக்கிறார்கள். அதனால் சிலபேர் முண்டியடித்து ஏற்றிக்கொள்வதற்கு நாணப்படுகிறார்கள்; வெள்ளைச் சட்டை போட்டவர்கள் அழுக்குப் படாமல் எப்படி ஏறுவது என்று பார்க்கிறார்கள்; ஆகவே, முண்டியடித்து ஏறும் திறமை படைத்தவர்கள்தான் பஸ்ஸுக்குள் செல்ல முடிகிறது. சிரமம் இல்லாமல் டிக்கட்டு கொடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் சில பஸ் நிலையங்களில் ப்ரோக்கர்களை அனுமதிக்கிறார்கள். அந்த முறையிலே ப்ரோக்கர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் ஏதோ தொடர்பு இருப்பதுபோல் தெரிகிறது. அதனால் சாதாரண விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் டிக்கட் வாங்க முடியவில்லை; வெள்ளைச் சட்டைக்காரர்கள்தான் டிக்கட் வாங்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இந்த இரண்டு முறைகளையும் சீர்துக்கிப் பார்த்து, இருக்கிற சங்கடங்களை நிவர்த்தி செய்து, எல்லோருக்கும் வசதி செய்து கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் பொதுமக்களோடு நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டவர்களாக இருக்கிறார்கள். பயணிகளை பஸ்சில் ஏற்றும் போது அவர்கள் மிகவும் பொறுமையோடும் கடமையோடும் பணியாற்ற வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுடைய பொறுமையைச் சோதிக்கக் கூடிய அளவுக்கு நடந்துகொள்ளும் பொதுமக்களும் இருப்பார்கள். இருந்தாலும் அதையெல்லாம் பொறுத்துக்கொண்டு, அவர்களை இனிய முகத்தோடு

1980 ஜூலை 23] (திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி)

வரவேற்று, அவர்கள் இறங்க வேண்டிய இடத்தில் ஒழுங்காக இறக்கிவிட வேண்டும். ஆகவே, பொதுமக்களோடு அவர்கள் அன்பாக நடந்துகொண்டு, பணியைச் சரியாக செய்வதற்கு அவர்கள் வேலைக்குச் சேரும்போது இராணுவத்தில் பயிற்சி அளிப்பதுபோல் குறைந்தபட்சம் மூன்று மாதத்திற்கு தனிப் பயிற்சி அளிக்க வேண்டும். அந்தப் பயிற்சி காலத்தில் ஒழுக்கம், கட்டுப்பாடு, கடமை இவைகளைக் கற்று, டிசிப்பிளினாக இருக்க வேண்டும். ஒவ்வொரு நாளும் காலையில் 4 மணிக்கு எழுந்து, குளித்து, பணிக்கு வர வேண்டும் என்பன போன்ற நிர்ப்பந்தங்களை ஏற்படுத்தி, பயிற்சி கொடுக்கும் திட்டத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மற்றொன்றையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இங்கிருந்து, 300 மைல், 400 மைல்களுக்கு அப்பால் ஓடும் கழக விரைவு பேருந்துகளில் பயணம் செய்பவர்கள், பயணம் முடிந்து கீழே இறங்கும்போது கரி மூட்டை சுமந்து வீட்டுக்குப் போகின்றவர்கள் போன்ற நிலைமை இருக்கிறது. காரணம் பேருந்து இருக்கைகள் சரியாகச் சுத்தம் செய்யப்படுவதில்லை. இதை எல்லோரும் உணர்ந்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். நான் கடலாடிக்கு அருகே முதுகுளத்தாரிலிருந்து பஸ்ஸில் ஏறி, சென்னையில் வந்து இறங்கி, நம்முடைய சட்டமன்ற விடுதிக்கு வரும்போது நடு ரோட்டில் நடப்பதற்கு வெட்கப்படுகிறேன். அந்த அளவுக்கு நிலைமை இருக்கிறது. ஏனென்றால் கரி அந்த அளவுக்கு சட்டை, வேட்டிகளில் ஒட்டிக்கொள்கிறது; அது எப்படி பேருந்துக்கு உள்ளே வருகிறது என்று தெரியவில்லை. ஆகவே, கழக விரைவுப் பேருந்துகளை குறிப்பிட்ட தூரத்தில் ஒவ்வொரு ஊரிலும் நிறுத்தி, மீண்டும் பயணம் தொடங்குவதற்கு முன்னால் இருக்கைகளை நன்றாக சுத்தம் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணி புரியும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் போன்றவர்களுக்கு ஒரு இன்சூரன்ஸ் திட்டம் தனியாகக் கொண்டுவர வேண்டும். அந்த இன்சூரன்ஸ்-க்கான பிரிமியத்தை கழகமே கட்டவேண்டும் என்ற கோரிக்கையினையும் தமிழக அரசிடம் சமர்ப்பிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து விரைவுப் பேருந்துகள் அத்தியாவசியமாகத் தேவைப்படுகின்றது. ஆனால் அதே சமயத்தில் விபத்துகளுக்கு அஞ்சி விரைவுப் பேருந்துகளைக் கட்டுப்படுத்துவது என்பது தேவையற்ற ஒன்றாகும். ஆனால் அடிக்கடி அவற்றால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதும் தவிர்க்க முடியாததாக இருக்கின்றது.

(திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி)

[1980 ஜூலை 23]

அதிலே பயணம் செய்பவர்களின் உயிருக்கு எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் இல்லாத நிலையிலே அவர்களுடைய குடும்பத்தினருக்காவது பாதுகாப்பை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்ற நிலையிலே விரைவுப் பேருந்திலே பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுக்கென்று ஒரு இன்சூரன்ஸ் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தால் மிகவும் நன்மையாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். டிக்கெட் கொடுக்கின்ற போதே அந்த இன்சூரன்ஸ் பிரிமியத்தையும் தேவைப்படுகின்றவர்கள் வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்ற அளவிலே ஒரு திட்டத்தை இந்த அரசு முடிந்தால் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சமீபத்தில் மசல், பெட்ரோல் போன்ற பொருட்களின் விலை உயர்வின் காரணமாக அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தை நடத்துவதில் பெரும் நஷ்டம் ஏற்படுகின்றது என்பது கண்கூடாகக் காண்கின்ற ஒன்றாகும். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் இங்கே கேள்வி நேரத்திலே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் அது சேவை மனப்பான்மை கொண்டது, எனவே பொருட்களின் விலை உயர்கின்றபோது கட்டணத்தை உயர்த்துவது கூடாது என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இது குறித்து என்னுடைய கருத்தினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதாவது நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று தெரிந்தும் கட்டணத்தைக் கூட்டவில்லை என்றால் மேலும் மேலும் நஷ்டம் ஏற்பட்டு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை சிறப்பாக நடத்த முடியாத ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டுவிடும். நாளொரு மேனியும் பொழுதொரு வண்ணமுமாக வளர்கிறது என்று சொல்வார்களே அதேபோன்று இந்த நஷ்டம் வளர்ந்து கடைசியில் அதிகமாகிவிடும். அப்போது ஒட்டுமொத்தமாகக் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் மக்களுக்கு பிரமிப்பாகத் தோன்றும். ஆகவே ஒவ்வொரு கட்டமாக உயர்த்திக்கொண்டு வந்தால் அவ்வாறு தோன்றாது. மேலும் பொதுமக்களைப் பொறுத்தவரையில் 20 பைசாவோ 50 பைசாவோ அதிகமாகக் கொடுப்பது என்பதைப் பெரிய பிரச்சினையாகக் கருதவில்லை. எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் குறை கூறுவார்களே என்ற பயத்தின் காரணமாக கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருந்துவிடக் கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன் பொதுமக்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் ஒரு கிராமத்திலிருந்து இன்னொரு கிராமத்திற்குச் செல்வதற்குப் போக்குவரத்து வசதிகள் ஏற்பட வேண்டும் என்றுதான் விரும்புகிறார்களே தவிர கட்டணத்தை உயர்த்துவது பெரிய பிரச்சினை அல்ல. எந்த கிராமத்திலிருந்து அவர்கள் புறப்படுகிறார்களோ அந்த கிராமத்தில் இருந்து புறப்பட்டு எந்த கிராமத்திற்குப் போய்ச் சேரவேண்டும் என்று கருதுகிறார்களோ அந்த கிராமத்திற்குப் போய்ச் சேரவேண்டும். அதுதான் முக்கியமான பிரச்சினை.

1980 ஜூலை 23] (திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி)

அடுத்து கிராமங்களைப் பொறுத்தவரையில், அங்கு போக்குவரத்தினை அதிகப்படுத்துவதைப் பொறுத்தவரையில் கிராமங்கள் புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று கூறுவதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மிகவும் பிற்பட்ட மாவட்டமாக இருக்கின்ற இராமநாதபுரம் மாவட்டம் போன்ற பகுதிகளுக்கு மினி பஸ் விடுகின்ற திட்டம் நிறைவேற்றப்படவில்லை. ஆகவே அந்தத் திட்டம் குறிப்பாக எங்கள் மாவட்டத்திற்கு ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு கருத்தையும் இங்கே மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். சாலைப் போக்குவரத்து நிர்வாக அதிகாரிகளையும், பி.டபிள்யூ.டி. அதிகாரிகளையும், ஹைவேஸ் டிப்பார்ட்மென்டைப் பொறுத்தவரையில் ரூரல் ஹைவேஸ் அதிகாரிகளையும், நேஷனல் ஹைவேஸ் அதிகாரிகளையும் சேர்த்து ஒரு உயர்மட்டக் கமிட்டியை அமைத்தாக வேண்டும். அந்தக் கமிட்டி மாதம் ஒருமுறையாவது கூடி எந்த எந்தப் பகுதிகளுக்கு பஸ் விடவேண்டும் என்றும் அதற்கு எந்த எந்த ரோடுகளைச் செப்பனிட வேண்டும் என்றும் முடிவு செய்ய வேண்டும். அந்த வகையிலே போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் மற்றவர்களும் ஒன்று சேர்ந்து ஒரே இடத்தில் உட்கார்ந்து பேசி ஒரு முடிவு எடுக்க வசதியான அளவிலே ஒரு கூட்டுக் குழுவை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். அந்தக் கூட்டுக் குழுவில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பிரதிநிதித்துவம் வகிக்கும் வகையில் இருக்க வேண்டும் என்பதை இங்கே கவனத்திற்குக் கொண்டு வரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-50)

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள பெரிய குறைபாடுகளில் ஒன்றி ரண்டை எடுத்துச் சொல்வதற்கு மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதிக்க வேண்டும் என்று வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நடுவிலேயே என்னை இடைமறிக்கக் கூடாது என்று முன்கூட்டியே கெஞ்சிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் முதுகுளத்தாரிலிருந்து சாலக்குடி 15 மைல் தூரம் இருக்கிறது. சாலைக்குடியிலிருந்து செல்வதற்கு காலை 8 மணி முதல் 12 மணி வரையில் ஒரு பஸ்கூட கிடையாது. அந்த மூன்று மணி நேர இடைவெளியில் யார் வேண்டுமானாலும் சென்று அங்கே பார்க்கலாம், வழி

(திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி)

[1980 ஜூலை 23]

நெடுக 40, 50 பேர்கள் பஸ்க்காக காத்துக் கொண்டிருக்கிற காட்சியினைக் காணலாம். உடனடியாக அந்தப் பகுதியில் $1\frac{1}{2}$ மணிக்கொருமுறை பஸ் விடுவதற்கான நடவடிக்கையை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை மிகப் பணிவோடு வேண்டி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து பெருநாளி என்ற ஊரிலிருந்து உச்சிநத்தம் வரை புதிய வழித்தடம் கொண்டு வரவேண்டும். ஏன் சொல்கிறேன் என்று சொன்னால் உச்சிநத்தத்திற்கு பஸ் வசதியே கிடையாது. சுதந்திரம் அடைந்து 32 ஆண்டுகள் ஆகியும் அந்தப் பகுதி மக்கள் பஸ் வசதியே இன்னும் பெறாமல் இருப்பது பரிதாபத்திற்குரிய விஷயம். பக்கத்தில்தான் என் தொகுதி கடலாடி இருக்கிறது. ரெவின்யூ டிப்பார்ட்மென்ட் ஆட்களுக்கு நன்கு தெரியும். உச்சிநத்தம் கிராமத்தில் உள்ள மக்களை பழி வாங்க வேண்டுமென்றால் கேஸ் போட்டுவிட்டு, வாயிதாவாகவே போட்டுக் கொண்டிருப்பார்கள். பஸ் வசதியே இல்லாத அந்த மக்கள் கோர்ட்டுக்கு கடலாடி வரவேண்டுமென்றால் நடந்துதான் வரவேண்டும். இந்த நிலையை அரசு உடனடியாகப் போக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த வசதியை கொடுக்கும்போது முழுமையாக பெருநாளி, திருப்பாளி, ஆண்டி. புக்கோல வலிசை, சுக்குகோல வலிசை போன்ற சுற்றுப்புற கிராமங்கள் அனைத்தும் பயன் பெறும் வகையில் வழித்தடங்களை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து சேதுக்கரை என்ற கிராமத்திலிருந்து திருப்பாளிக்கு வருவதற்கு சேதுக்கரை கிராமவாசிகளுக்கு ஏந்தவித பஸ் வசதியும் கிடையாது. அது போலவே முதுகளத்தாரிலிருந்து கீழ்க்கரை செல்லவும் பஸ் வசதி கிடையாது. இந்த இடங்களிலெல்லாம் பஸ் வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்து அந்த மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மினி பஸ்ஸைப்பற்றி நிறையச் சொல்கிறார்கள். இந்த மினி பஸ்களை அரசாங்கம் எவ்வளவு செலவானாலும் வாங்கி இதுபோன்ற பகுதிகளுக்கு, குறிப்பாக இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் என்னுடைய கடலாடி தொகுதிக்கு விடுவதற்கு வழி வகைகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு தலைவருக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

[1980 ஜூலை 23]

* திரு. ஏ. சாகுல் ஹமீது: மாண்பிற்குரிய பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, 1980-81 ஆம் ஆண்டிற்கான மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் பற்றிய மானியத்தின் மீது, பேச வாய்ப்பினை அளித்தமைக்கு நன்றி கூறி இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக் கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய கருத்தினைக் கூறுகிறேன்.

இன்றைக்கு போக்குவரத்து துறைக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற மானியத் தொகை மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஏனென்றால் இன்னும் பல கிராமங்களின் உட்பகுதிகளுக்கு பேருந்துகளை காணும் வாய்ப்பு கூட கிட்டாத கிராமங்கள் ஏராளம் இருக்கின்றன.

குறிப்பாக என்னுடைய கலையநல்லூர் தொகுதியில் பல கிராமங்களில் பேருந்துகளே விடப்படாத நிலையில் இருக்கின்றன. மக்கள் போக்குவரத்து வசதியின்றி மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். மருத்துவ வசதி பெற வேண்டி நகரங்களுக்குச் செல்ல நினைத்தாலும் போக்குவரத்து வசதியின்மையால் பேறு காலங்களிலும் மற்ற அவசர காலங்களிலும் பெண்கள் பெரும் அவதிக்குள்ளாகின்றனர் என்பதை மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களின் மூலமாக அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகையினால் என்னுடைய தொகுதியிலே அதிகமான அளவில் பஸ்கள் விடப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மருத்துவ வசதிக்காக மட்டுமல்லாமல், உணவு பொருட்கள் வாங்க விதை உரம் போன்றவைகளை வாங்கவும் கிராம மக்கள் டவுன் பகுதிகளுக்கு வர வேண்டியிருக்கிறது. இவைகளையெல்லாம் கருத்தில் கொண்டு கிராம பகுதிகளுக்கு அதிக அளவில் பஸ்களை விட நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படிப் பேருந்துகள் விடப்படுவதில் ஒரு சாராருக்கு, ஒரு பகுதியினருக்கு என்று முன்னுரிமை தராமல், கட்சி பாடுபாடின்றி எல்லாத் தரப்பினரின் தொகுதிகளுக்கும் பேருந்து விடப்படவேண்டும். மினி பஸ்களையாவது விட்டு, கிராமப்புற மக்களின் நீண்டநாள் பெருங்குறையைப் போக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கிராமப்புறங்களில் பேருந்துகளை விடுவதில் கால தாமதம் ஆவதைத் தவிர்ப்பதற்கு, தனியார்களுக்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும். எங்களுக்குத் தேவை கிராமப்புற மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி. அதனால் அதிக அளவில் பேருந்துகளை விட தனியார்களை அனுமதிப்பதினால் போக்குவரத்து பிரச்சனைக்கு ஓரளவு பரிகாரம் கிடைக்கலாம் என்பதைக் கருத்தில் கொண்டாவது, அவர்களுக்கு அனுமதி வழங்க முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. ஏ. சாகுல் ஹமீது)

[1980 ஜூலை 23]

தேசியமயம் என்ற பெருந் திட்டத்திற்கு இந்திய ரூனியன் முஸ்லீம் லீக் எதிர்க் கருத்து உடையதல்ல. ஆனால், தேசியமயம் என்ற பெயரால் மக்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய வசதிகள் வாய்ப்புகள் தடைபடுகின்றன. அதனால் மக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு ஒரு மாற்று வழி கிடைக்கும் என்ற காரணத்தால் தனியார்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்கக் கூடிய முறையில் கிராமங்களுக்கு பஸ் வசதி கிடைக்க வாய்ப்பிருக்கும் என்ற கருத்தில்தான் இந்தக் கருத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து அனைத்தையும் அரசே நடத்துவது என்றால் அதனால் நேரக்கூடிய காலதாமதங்கள் தவிர்க்க முடியாத ஒன்றாகும். சமீபத்தில் வேலைநிறுத்தம் ஏற்பட்டபோது எவ்வளவு பாதிப்பு ஏற்பட்டது என்பதை அறிவோம். இன்னொரு பகுதியிலிருந்து பேருந்துகள் விடுவதால் மக்களுக்கு வசதி ஏற்படாதா? கடந்த காலங்களில் பேருந்து வேலைநிறுத்தம் ஏற்பட்டபோது தனியார் பேருந்துகள், மக்களுக்கு ஓளவிற்காவது உதவியதை நாம் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இவைகளை எல்லாம் மனதில் கொண்டு சீர்தூக்கிப் பார்த்து தனியார்கள் பேருந்துகள் விடுவதற்கு வாய்ப்பளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டு அதற்கு அரசு முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தூரப்பயணப் பஸ்கள் அனைத்தையும் அரசு நடத்தியும் கிராமங்கள், தாலுகா பகுதிகளில் தனியார் பேருந்துகள் விடுவதின் மூலம் போக்குவரத்து சிரமம் குறைவதற்கு வாய்ப்பாகும் என்பது என் சொந்தக் கருத்தாகும். மேலும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் நடத்தி வருவதில் சில பிரச்சினைகள் இருப்பதை உடனுக்குடன் கவனிக்க முடியாத ஒரு நிலை இருக்கிறது.

குறிப்பாக பேருந்துகள் பராமரிப்பு சீராகக் கவனிக்கப்படவில்லை. பேருந்துகளுக்கு சரியான உதிரி பாகங்கள் சப்ளை செய்யப்படவில்லை. பழுதுபட்டு வழித்தடங்களில் அடிக்கடி நின்றுபோகும் அரசுப் பேருந்துகளைக் காணும்போது பரவலாக மக்கள் பேசிக்கொள்கிற கருத்து இது.

அரசு கழகப் பேருந்துகளை பராமரிப்போர் சரியாகக் கவனிப்பதில்லை என்ற புகார் வேறு கூறப்படுகிறது.

அரசுப் பேருந்துகளின் ஓட்டுநர், நடத்துநர் போன்றவர்கள் போது மக்களிடம் சுமுகமான முறையில் அன்போடும் பணிவோடும் பேசுவதில்லை, நடந்துகொள்வதில்லை என்ற புகாரும் இருக்கிறது.

1980 ஜூலை 23] (திரு. ஏ. சாகுல் ஹமீது)

அரசு பேருந்து நிலையங்களில் ரிசர்வேஷன் டிக்கட்டுகள் வழங்குவதில் குறைபாடுகள், ஊழல்கள் உள்ளதாகத் தெரிய வருகிறது. அதை நிவர்த்திக்க ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தூரப்பயணம் செய்கிற பிரயாணிகளுக்கு பேருந்து நிலையங்களில் சீரான கழிப்பிட வசதிகள் இல்லை. ஒரே தூர்நாற்றம் வீசுகிறது. இந்நிலை மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டும். அதோடு கொசு, ஈக்கள் போன்றவைகள் பெருகி சிற்றுண்டிச்சாலைகள், டிக்கடைகள், குளிர்பதனக் கடைகள் இவற்றில் அவை மொய்க்கின்றன. ஆகவே அதன் காரணமாக சுகாதாரக் கேடு நேரிடுகிறது. ஆகவே இந்நிலையைப் போக்க வேண்டும். ஊசிபோடும் புது முறையை உலகுக்களித்தது நாங்கள்தான் அளித்தது என்று உரிமை கொண்டாடுகிறது கொசு, ஈ இனங்கள்.

தினத்தாங்களைப் புரட்டினால் பேருந்துகள், லாரி விபத்துக்கள் நடைபெறாத நாள் இல்லை. எவ்வளவோ உயிர்களை பலிகொண்டு விட்டது. இதற்கு ஒரு பரிகாரம் கண்டாக வேண்டும். ஆகவே வேகக்கட்டுப்பாடு பொருத்தப்பட்டு மக்களை பலிகொள்ளும் பரிதாபச் செயல்கள் தடுக்கப்பட வேண்டும்.

பேருந்துகள், லாரிகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் உயிர் இழப்பவர்களுக்கு அதிக உதவியும் உறுப்புகள் இழந்தவர்களுக்கு தொழில் புரிய மானிய உதவியும் தரப்பட வேண்டும்.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உள்ள ஆலோசனைக் குழுக்களில் எல்லாக் கட்சிக்காரர்களுக்கும் இடம் கொடுக்க வேண்டும்.

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றும் எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் எல்லாவிதமான சலுகைகளும் தரப்பட வேண்டும். அதேபோன்று தனியார் துறையில் பணியாற்றுகிறவர்களுக்கும் அரசாங்கத் துறைபோல் எல்லாச் சலுகைகளும் வழங்க தனியார்களுக்கு உத்தரவு இடவேண்டும்.

சிறிய விவசாயிகள், அவர்கள் பயன்படுத்துகிற பவர் டில்லர்களுக்குரிய எப்.சி.-யை மூன்று மாதங்களுக்கு ஒருமுறை என்றிருக்கிறது. சிறிய விவசாயிகளுக்கு அது இடையூறாக இருப்பதால் ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு முறை பவர் டில்லர்க்கு எப்.சி. போன்றவைகளைப் புதுப்பித்தால் போதும் என்ற வகையில் செய்ய வேண்டும்.

(திரு. ஏ. சாகுல் ஹமீது)

[1980 ஜூலை 23]

பல மாவட்டங்களில் டாக்சி, ஆட்டோ போன்றவற்றிற்கு மீட்டர்கள் பொருத்தப்படவில்லை. அவற்றிற்கு மீட்டர்கள் பொருத்த நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

கண்ணியம் நிறைந்த காய்தே மில்லத் அவர்கள் பெயரால் ஒரு போக்கு வரத்துக் கழகத்திற்கு பெயரிடப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. க. இரா. சின்னராசு: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற மானியக் கோரிக்கையை நான் வரவேற்று சில கருத்துக்கள் கூற விரும்புகிறேன். 1979-80 ஆம் ஆண்டில் விபத்துக்கு உள்ளாகி இறந்தவர்கள், கைகால் ஊனம் உற்றவர்கள், இவர்களுக்கு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் நிதியிலிருந்து இறந்தவர்களுக்கு ஆயிரம் ரூபாயும், ஒரு கண் அல்லது ஒரு கால் இழந்தவர்களுக்கு ரூ. 400 என்றும், ஏனைய சிறு காயங்கள் ஏற்பட்டால் ரூ. 50 என்றும் வழங்கப்படுகிறது. அத்திட்டத்தை பொதுமக்கள் பாராட்டி வரவேற்கிறார்கள். அதற்காக இந்த ஆண்டு 1—4—1979 முதல் 31—12—1979 வரை கொடுக்கப்பட்ட தொகை ரூபாய் 12,38,600 ஆகும்.

(நண்பகல் 12-00)

அடுத்து, முதலமைச்சர் அவர்கள் நிவாரண நிதியிலே இருந்து விபத்து நடக்கின்ற இடங்களுக்கு ஆம்புலன்சு போன்ற விரைவு வண்டிகள் விரைந்து சென்று நோயாளிகளை பராமரிப்பதற்கு அத்தகைய வாகனங்கள் வாங்குவதற்கு 18 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியிருப்பதை கண்டிப்பாக இந்த நாட்டு மக்கள் பாராட்டாமல் இருக்கமாட்டார்கள். காரணம், விபத்து நடக்கின்ற இடங்களுக்கு தகவல் வந்தவுடன் சென்று, கால், கை முறிவு ஏற்பட்டிருந்தால், அவர்களை அந்த வாகனங்களிலே ஏற்றிச் செல்லுகின்ற வகையில் வசதிகள் செய்யப்பட இருக்கிறது. முன்பு எந்தவிதமான வசதிகளும் இல்லாமல் மக்கள் அவதிப்பட்டுக் கொண்டிருந்ததை இந்த நாட்டு மக்கள் அறிவார்கள். இந்த அடிப்படையிலே, விபத்து ஏற்பட்ட தகவல் கிடைத்தவுடன், ஆம்புலன்சு வண்டி விரைந்து சென்று அங்குள்ள நோயாளிகளை மருத்துவ மனைக்கு கொண்டுவர வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்றால், உண்மையிலேயே இது பாராட்டக்கூடிய ஒரு திட்டம் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. க. இரா. சின்னராசு)

அடுத்து, இந்த 1980-81 ஆம் ஆண்டில் இந்த நாட்டு மக்களுடைய வசதியைப் பெருக்க கிராமங்களுக்கும், நகரங்களுக்கும் செல்லுகின்ற பயனிகளை இணைக்கும் வகையிலே மேலும் 1,800 புதிய வழித் தடங்கள் விட இருப்பது உண்மையிலேயே பாராட்டக்கூடிய ஒன்று. இந்த 1,800 என்பதை இன்னும் அதிகமாக்கி 2,000 அல்லது அதற்கு மேலும் கூட பஸ்களை விடுவதற்கு இந்த அரசு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும் சிறு பேருந்துகள் 56 தான் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், இன்னும் அதிகமான இடங்களில் இத்தகைய சிறு பேருந்துகளை விடவேண்டும். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் எந்தெந்த பகுதிகளுக்கு இத்தகைய சிறு பேருந்துகள் விட வேண்டுமென்று சொல்கிறார்களோ அந்தப் பகுதிகளுக்கெல்லாம் இத்தகைய சிறு பேருந்துகளை விட்டு, கிராம மக்கள் நகரங்களுக்கு எளிதாக வருவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். காரணம், பல மைல்கள் நடந்து அவதிப்படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. எனவே, இதையும் அரசு பரிசீலனை செய்வதன் மூலம் மேலும் அதிகமான சிறு பேருந்துகளை விடுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல், தர்மபுரி மாவட்டத்தில் 10 சிறு பஸ்கள் ஓடுவதாக அறிக்கையிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. தர்மபுரி மாவட்டம் ஒரு மலைப் பிரதேச மாவட்டமாக அமைந்திருக்கின்ற காரணத்தினால் இந்த இடங்களுக்கு பெரிய பேருந்துகள் போக முடியாத பகுதியாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், இந்தப் பகுதிகளில் மேலும் சிறு பேருந்துகளை விட்டு, காட்டுப் பகுதியிலே வாழ்கின்ற ஏராளமான மக்களுக்கு ஒரு நல்ல வாய்ப்பை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமை வழங்குகின்ற நேரத்திலே, அவர்கள் கல்வித் தகுதி 8 ஆம் வகுப்பு என்று அறிக்கையிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், இன்றைக்கு அரசு பேருந்துகளில் டிரைவர்களை, ஓட்டுநர்களை தேர்ந்தெடுப்பதற்கு, 4 ஆம் வகுப்பு படித்திருந்தால் போதும் என்று வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்திற்குத் தகவல் கொடுக்கிறோம். ஆனால் புதிதாக ஓட்டுநர் உரிமை பெறுவதற்கு 8 ஆம் வகுப்பு என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அமைச்சர் அவர்கள்

(திரு. க. இரா. சின்னராசு)

[1980 ஜூலை 23]

இதை பரிசீலனை செய்து, 5 ஆம் வகுப்பு வரை படித்து, நல்ல முறையிலே தேர்ச்சி பெற்றிருந்தால் அவர்களுக்கெல்லாம் இந்த ஓட்டுநர் உரிமை வழங்க வசதி செய்து தருமாறு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கிராமங்களையும், நகரங்களையும் இணைக்கும் நகரப் பேருந்துகளை அதிகமாக விடவேண்டும். நகர பேருந்துகள் விடுவதற்கு குறைந்தபட்சம் 25 கிலோ மீட்டர் என்று இப்போது வகுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், இது போதாது என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, குறைந்த பட்சம் 30 கிலோ மீட்டர் என்று நீட்டினால், இன்னும் பல கிராமங்களுக்கு இந்த பேருந்து வசதிகளை செய்து கொடுக்க முடியும். எனவே, இன்னும் 5 கிலோ மீட்டர் கூட்டிக் கொண்டால், இந்த நாட்டிலே பல கிராமங்களும், நகரங்களும் இணைக்கின்ற வாய்ப்பு ஏற்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு முன்னால் இருந்த அரசும், நமது அரசும் வழங்கிவந்த ஊக்க போனசு 20 சதவிகிதம். இந்த முறையிலே வழங்கப்பட்டாலும்கூட, தொழிலாளர்களை ஊக்குவிக்கின்ற வகையிலே, அரசுப் பேருந்துகளில் பணியாற்றும் அனைவருக்கும், சில கழகங்கள் நஷ்டத்திலே ஓடினாலும்கூட, தொழிலாளர்களுடைய நலனை கருத்தில் கொண்டு, இந்த அரசு 20 சதவிகிதம் போனசு தந்து இருப்பது, உண்மையிலேயே இந்த அரசுப் பேருந்துகளில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்கள் மிகவும் அரசைப் பாராட்டுகின்றார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே கூறிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து நன்றாக விபத்து இல்லாமல் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கும் ஓட்டுநர்களுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 100 ரூபாய் ஊக்க போனசாகத் தந்து கொண்டிருப்பதாக அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் தொகையைக் கொஞ்சம் மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஊக்க ஊதியம் ஓராண்டுக்கு 300 ரூபாய், இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு 400 ரூபாய், மூன்றாண்டுகளுக்கு 475 ரூபாய்; நான்கு ஆண்டுகளுக்கு 575 ரூபாய்; ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு 750 ரூபாய் கொடுத்தால் விபத்து அதிகம் ஏற்படாமல் இருக்க வாய்ப்பாக இருக்கும். பேருந்துகள் தரமான முறையில் வைத்துக் கொள்ளப்படவும், தொழிலாளர்களைப் பாதுகாப்பதற்கும் நலமாக இருக்கும். முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து தந்து கொண்டிருக்கும் உதவித் தொகை கூடக் குறையும். மேற்சொன்ன அடிப்படையில் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்க ஊதியத்தை உயர்த்தித் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. க. இரா. சின்னராசு)

அடுத்து, ஒர்க்ஷாப்பில் பணியாற்றுகிற டெக்னிகல் ஸ்டாஃப் என்ற தொழிலாளர்களுக்கும் ஊக்க ஊதியத்தைக் கொடுக்க வேண்டும். அப்படிக் கொடுத்தால்தான் நல்ல முறையில் ஒர்க்ஷாப்பில் பழுது பார்க்கும் பணியைத் தேடிக்கொடுக்கச் செய்ய வாய்ப்பாக இருக்கும்.

ஊக்க ஊதியம் நடத்துவதற்குக் கொடுக்கப்படுவதாகத் தெரியவில்லை. எந்தவிதமான தவறுதலும் இல்லாமல் நல்ல முறையில் பொதுமக்களிடம் நடந்து கொண்டார், பொதுமக்கள் வரவேற்கும் அளவில் ஒழுங்காக நடந்து கொண்டால் அப்படிப்பட்ட நடத்துவதற்குக் கணிசமாக ஊக்க ஊதியம் தர அரசு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

சரக்கு ஏற்றிச் செல்லும் தனியார் லாரிகளுக்கு சென்னை நகருக்கு வருகிறபோது காவல் துறை அதிகாரிகள் ஓவர்லோட் கேஸ் என்று சொல்லி அதிகமான தொல்லை கொடுத்து தவறான முறையில் பணம் பறிக்க முயற்சிப்பதாகத் தெரிகிறது. நான் லாரி தொழிலாளியாக இருந்து இன்று லாரி டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்திக் கொண்டிருக்கும் காரணத்தால் எனக்கு அந்த நிலைமை நன்றாகத் தெரிகிறது. இதற்கு முன்னால் அரசு ஒரு திட்டத்தை வகுத்திருந்தார்கள். இரவு 8 மணியிலிருந்து விடியற்காலை 6 மணி வரை ஓவர்லோட் என்ற கேஸ் போடக்கூடாது என்று காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவு போட்டிருந்தார்கள். ஆனால் அது ஆளுநர் ஆட்சி காலத்தில் நீக்கப்பட்டது. அதன் காரணமாக எந்த நேரத்தில் வேண்டுமானாலும் சோதனையிடுகிற நிலை இருக்கிறது. விடியற்காலம் 4 மணிக்கெல்லாம் பூந்தமல்லி ரோட்டில் நகருக்கு அப்பாற்பட்ட இடங்களில் லாரிகளை நிறுத்தி தொல்லை கொடுப்பதாக லாரி ஓனர்களும் டிரைவர்களும் வேதனைப்படுகிறார்கள். இந்த முறையை மாற்றியமைக்க அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுக்கவேண்டும்.

கடைசியாக, என்னுடைய தொகுதி சம்பந்தப்பட்ட இரண்டொரு கருத்துக்களைச் சொல்ல தலைவர் அவர்கள் அனுமதிக்க வேண்டும். கிருஷ்ணகிரி—தருமபுரி மாவட்டம் பொதுவாக கர்நாடக மாநிலத்தோடு பெங்களூர் நகரத்தோடு தொடர்பு கொண்டிருக்கும் மாவட்டம். அந்த மாவட்டத்தில் கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து பெங்களூருக்கு புதிய பேருந்துகள் மூன்று விட வேண்டும். ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் தினமும் அவஸ்தைப்படுகிறார்கள். சென்ற முறை போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த மாண்புமிகு அண்ணன் பொன்னையன் அவர்கள் கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து 2 பேருந்துகள், தர்மபுரியிலிருந்து மூன்று பேருந்துகள், ஓசூரில் இருந்து மூன்று பேருந்துகள் பெங்களூருக்கு விட கர்நாடக அரசிடம் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி பர்மிட் வாங்கி

(திரு. க. இரா. சின்னராசு)

[1980 ஜூலை 23]

யிருந்தும் அதற்கிடையில் அரசு கலைக்கப்பட்டதால் அந்தப் பணி நடைபெறவில்லை. கர்நாடக மாநிலத்திற்கும் பெங்களூருக்கும் போக மக்கள் போக்குவரத்து வசதி அதிகமில்லாமல் அவஸ்தைப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அந்தப் பேருந்துகளை விட முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைச் சேர்ந்த நகரப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை கிருஷ்ணகிரி டு கிருஷ்ணகிரி வழி K.R.P. அணை சோக்காடு வழியாக விட வேண்டும்; கிருஷ்ணகிரி டு பெரியசோக்கானாலுருக்கு மகராஜாகடை வழியாக நகர பஸ் விட வேண்டும். கிருஷ்ணகிரி டு கிருஷ்ணகிரி மேக்கச்சின்ன ஹல்லி வழி கரிமுகுரி வழியாக நகரப் பேருந்து விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தங்கவயல் K.G.F. அதிகமாகத் தமிழர்கள் இருக்கும் பகுதி. கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து தங்கவயலுக்கு பேருந்து விடவேண்டும். கிருஷ்ணகிரிக்கு வேப்பனஹல்லி வழியாக குறுக்கே வழிப் பாதைகள் இருக்கின்றன.

(பிற்பகல் 12-10)

கர்நாடக மாநிலத்திலே எல்லை வரைக்கும் பஸ் வருகிறது, ஆனால் நம்முடைய மாநிலத்திலே அப்படி இல்லை, ஆகவே நம்முடைய மாநிலத்திலே எல்லை வரைக்கும் பாதையை சரி செய்தால் குறுகிய அளவிலே குறுகிய காலத்திலே குறைந்த செலவில் மக்கள் போய்ச் சேருவதற்கு வசதியாக இருக்கும். அந்த முறையிலே கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து கே.ஜி.எப். நகரங்களுக்கு பேருந்துகளை விடுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே எந்த அரசும் இல்லாத வகையிலே இந்த அரசு லாபத்தை ஈட்டித் தந்திருக்கிறது என்பதாலும் லாபம் ஈட்டித் தந்த இந்தத் துறை மேலும் லாபத்தைச் சம்பாதிப்பதற்கு, குறிப்பாக தமிழகத்திலே நல்ல வளர்ச்சியை ஏற்படுத்துவதற்கு ஏற்ற வகையிலே செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்றுப் பாராட்டி ஆதரித்து அமர்கிறேன், நன்றி. வணக்கம்.

* திரு. சி. சிவப்பிரகாசம் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்துள்ள நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மானியக் கோரிக்கைகள் 40, 53 ஆகியவற்றையும் அவை குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய மானியக் கோரிக்கைகளையும் பற்றி என்னுடைய ஒரு சில கருத்துக்களை கூற விழைகிறேன்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்)

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தன்னுடைய முன் அனுபவத்திறமையினால் போக்குவரத்துத் துறைக்கு அமைச்சராக பொறுப்பேற்று சமர்ப்பித்த மானியக் கோரிக்கையில் பல்வேறு சலுகைகளையும் தொழிலாளர்களுக்குச் சலுகைகளையும் பல கிராமங்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் வகையில் சாலைப் போக்குவரத்தையும் நமது கடல்வழிப் போக்குவரத்து சிறப்பாக அமைய பல வழிவகைகளையும் கூறியுள்ளார். அவைகளை மிகவும் மகிழ்வுடன் வரவேற்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையை பொறுத்தவரையில் பிளாமி பெயரில் நிலங்கள் இருப்பதுபோல் பிளாமி பெயரில் பஸ்கள் இருப்பதையும் தெளிவான புள்ளி விவரங்களால் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். தனியார் துறை பேருந்து கட்டுப்பாடு சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஒருவருக்கு இத்தனை பஸ் என்பதை விட அவர்கள் சார்ந்த ஒரு பெரிய குடும்பத்துக்கு எத்தனை பஸ்கள் என்ற கட்டுப்பாடு சட்டம் இருக்கவேண்டும். தனியார் துறையில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கும் நியாயமான ஊதியம் கிடைக்க ஆவன செய்ய வேண்டும். சில தனியார் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் உள்ளூர் போக்குவரத்து அதிகாரிகளை கையில் போட்டுக்கொண்டு மக்களுக்கு அசௌகரியத்தை ஏற்படுத்தும் அதிகாரிகள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்கிறேன்.

தமிழகத்தில் தனியார் பஸ் நிறுவனங்களுக்குப் போக்குவரத்து விதிகளின் கீழ் சரியான முறையில் செயல்பட நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுகிறேன். தமிழகத்தில் அரசினரால் கம்பெனி சட்டத்தின் மூலம் நடத்தப்படும் 8 பேருந்து கழகத்தையும் சிறந்த முறையில் நிர்வகிக்க ஆலோசனை குழுவையும், வேலை வாய்ப்புக் குழுவையும், மற்றும் தொழிலாளர் நலன் காக்க, பிரச்சினைகளை அவ்வப்போது தீர்க்க தொழிலாளர், அதிகாரிகள் மக்கள் பிரதிநிதிகள் கொண்ட குழுவை அமைக்க வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரியும் ஒவ்வொரு தொழிலாளரும் அதிகாரியும் தங்கள் தங்கள் கடமையுணர்ச்சியை அறிந்து தெரிந்து தாங்கள் செய்கின்ற பணியினை கடமை உணர்வோடு செய்வதன் மூலம் தங்களுக்கும் தாங்கள் சார்ந்துள்ள தமிழகத்திற்கும் தமிழக அரசுக்கும் நன்மை செய்பவர்கள் ஆவார்கள்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்துக்கும் ஒரேமாதிரி விதிமுறைகளையும் சம்பள விதிகளையும் அமலாக்க வேண்டுமென்றும், சிறப்பாக பணியாற்றும், ஓட்டுநர்களுக்கும் நடத்துநர்களுக்கும் சிறப்புப் பரிசு வழங்க வேண்டுமென்றும்

(திரு. சீ. சிவப்பிரகாசம்)

[1980 ஜூலை 23]

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வு விடுதி அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்றும் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வேலை வாய்ப்பினை ஏற்படுத்தும் பொருட்டு 2 வருடங்களுக்கு தற்காலிகமாக பணியாற்றும் வகையில் 1 பஸ்ஸிற்கு 1 கிளினர் போட்டு அவர்களுக்கு பயிற்சி அளித்து திறமையின் மூலம் ஓட்டுநர் பயிற்சியும் மெக்கானிக்கல் பயிற்சியும் அளித்து நடைமுறைத் தேர்வின் மூலம் ஏற்படுத்த ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள சிற்சில விதிமுறைகளை மாற்றியமைத்து உழைக்கும் தொழிலாள நண்பர்களுக்கும் ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதத்தை வாரிசு முன்னுரிமை மூலம் வேலைவாய்ப்பு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாக பெரிய நகரங்களிலும், மாநகராட்சிகளிலும் ஓடும் பேருந்துகளில் பெண்களுக்கென தனி பேருந்துகளையும் விடவும் பெண்களே நடத்துவதாகவும், ஓட்டுநராகவும் நியமிக்கப்படவும் ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

அடுத்து, ஒவ்வொரு பேருந்து கழகமும், பின்தங்கிய கிராமங்களையாவது அரிசன பழங்குடி மக்களின் கிராமங்களையாவது கிராமப்புறச் சிறப்புத் திட்டத்தின்கீழ் தத்து எடுத்து மக்களின் தேவைகளை பூர்த்தி செய்ய வேண்டும். எனது தொகுதியான கொல்லிமலைப் பகுதியிலே அரிசன பழங்குடியினர் வசிக்கின்ற பகுதியை கிராம ஏற்புத் திட்டத்தின்கீழ் எடுத்து அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் புதிய சாலை ஏற்படுத்தி மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

ராசிபுரம் பகுதியில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக பணிமனையை ஏற்படுத்துவதன் மூலமாக எனது தொகுதியில் கிராம மக்களுக்கு பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க முடியும், அதையும் விரைவிலே செய்ய ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதை விரைவில் செய்வதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

இந்தியாவிலேயே அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தமிழகத்தில் உள்ள அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம்தான் இலாபகரமாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் புரட்சித் தலைவரின் அரசுக்கும், போக்குவரத்து முன்னாள் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவிப்பதுடன், இந்நாள் அமைச்சர் மிகவும் பேருந்து விஷயத்தில் சிறுவயதிலேயே அனுபவம் வாய்ந்தவராகையால் இந்நாள் போக்குவரத்துத்துறை மிக மிக இலாபகரமாக நடைபெற ஆவன செய்ய வேண்டியும், தமிழக மக்கள் எந்த அளவுக்குப் புரட்சித் தலைவரைத்

1980 ஜூலை 23]

(திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்)

தேர்தலில் தனிப் பெரும்பான்மையாகத் தேர்ந்தெடுத்தார்களோ அதுபோல், இந்தியாவிலேயே தமிழ்நாடு அரசின் எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிக இலாபகரமாகவும், சுத்தமாகவும், வெளி மாநிலத்தவர் போற்றும் வண்ணமும் நடைபெற்றுக்கொண்டிருப்பதற்கு வழிவகை செய்ய என் முழுமனதாக பாராட்டுதலையும் தெரிவித்து, ஒருசில குறைகளைப் போக்க அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்றும் வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்—தலைமை.)

போக்குவரத்து விதியின்கீழ் பெரும் நகரங்களிலும், மாநகராட்சிகளிலும் ஓடும் ஆட்டோ, டாக்சிகளுக்கு மீட்டர் பொருத்தி ஆவன செய்ய வேண்டுமென்றும், பொதுமக்களை ஏமாற்றும் ஆட்டோ, டாக்சி டிரைவர்களை உடனடியாகத் தண்டிக்க வழிவகை செய்யவேண்டும் என்றும் அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகக் கூட்டமைப்புக் கமிட்டி அமைத்து, மூன்று மாதங்களுக்கு ஒருமுறை கூடி, தங்கள் தங்கள் கழகங்களில் ஏற்படும் குறைபாடுகளை நிவர்த்திக்கவும், முன்னேற்றத் திட்டங்களை மற்ற போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கு விரிவாக்கவும் விவாதித்து செயல்படுத்த வேண்டு கிறேன்.

அரசாங்கக் கழகப் பேருந்துகளில் கண்டக்டர் வேலைக்கு அரிசன-பழங்குடி மக்களுக்கு, குறைந்தது எட்டாவது படித்த மாணவர்களுக்கு, கண்டக்டர் லைசென்ஸ் எடுத்திருந்தால் அவர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து வேலைவாய்ப்பு ஏற்படுத்த ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

நாமக்கல் பகுதியில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து பாடி கட்டும் தொழிலகம் திறுவ நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஏற்காடு தொகுதியில் கிராமங்களுக்கு மினி பஸ் வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கிராம மக்களுக்குப் பேருந்து வசதியினை ஏற்படுத்தித் தருவதன் மூலம் பொருளாதார முன்னேற்றமடையச் செய்யும் இந்த அரசையும், மானியக் கோரிக்கையையும் வரவேற்று, சிறப்பாக போக்குவரத்துக் கழகத்தை வழி நடத்திச் சென்று அதன் மூலம் நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டிக் கேட்டுக்கொண்டு, பேச வாய்ப்பளித்த பேரவைத் தலைவரவர்களுக்கு நன்றி கூறி முடிக்கின்றேன், வணக்கம்.

[1980 ஜூலை 23]

திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் இந்த அவையிலே வைக்கப்பட்டுள்ள மூன்று மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது என்னுடைய கருத்தைத் தெரிவிக்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பேருந்துகளையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் தனியார் பேருந்துகளையெல்லாம் ஒரு உச்சவரம்பு வைத்து, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருக்கும் பேருந்துகளையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்குவது என்ற திட்டம் தீட்டி அந்த அடிப்படையிலேதான், தமிழகத்திலே எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இப்பொழுது செயல்பட்டுக்கொண்டு வருகின்றன. அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றையதினம் சிறப்பான முறையில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன ; இலாபத்திலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன என்று இங்கே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதை நான் வாவேற்கிறேன்.

அதே நேரத்தில், தமிழகத்தில் இன்னும் பல்வேறு பகுதிகளில் பேருந்து வசதி இல்லாத கிராமங்கள் ஏராளமாக இருக்கின்றன. அந்தப் பல்வேறு கிராமங்களில் உள்ள எல்லா மக்களுக்கும் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டியது நம்முடைய கடமையாகும். இந்த அறிக்கையிலே பார்க்கின்ற பொழுது, இன்னும் ஏராளமான கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படாமல் இருப்பதைச் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள். அப்படிப் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்கப்படாத கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சென்ற ஆண்டு, எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்கப்படும் என்ற திட்டத்தை அறிவித்து, அப்படிச் செல்ல வசதி இல்லாத கிராமங்களில் சிறிய பேருந்துகள்—மினி பஸ்கள் விடப்படும் என்று அறிவிக்கப்பட்டு, அதற்காக கிட்டத்தட்ட 8 கோடி ரூபாய் செலவாகும் என்று அறிவித்து, இதை இந்த ஆண்டு கூடியவரையில் செயலாக்கப்படும் என்று சொல்லி, ஆனால் இதுவரையில், 520 மினி பேருந்துகள் என்று சொன்ன இடத்தில் 56 பேருந்துகள்தான் விடப்பட்டிருக்கின்றன.

குறிப்பாக தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் சாலை வசதி இல்லாத ஒரு மாவட்டம். பெரும் பகுதி நஞ்சை நிலத்தைக் கொண்டுள்ள மாவட்டம். சாலைகள் குறுகலாக இருக்கும் அந்த மாவட்டத்தில் மினி பஸ்களை தேவையான அளவிற்கு விவிவதற்கு அனுமதி வழங்கிட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம்]

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெரும் பகுதி இலாப நோக்கோடு மட்டுமே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. இலாப நோக்கோடு மட்டும் செயல்படாமல், மக்களுக்குச் சேவை செய்ய வேண்டுமென்ற அந்த எண்ணத்தின் அடிப்படையிலேயும் செயல்பட வேண்டுமென்று நான் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இலாப நோக்கோடு மட்டுமே செயல்படுவதால் பல பேருந்துகள் இன்றைய தினம் பழுதாகி, ஓடுகின்றபொழுது பாதியிலேயே நிறுத்தப்படுவதையெல்லாம் பார்க்கிறோம்.

(பிற்பகல் 12-20)

சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. டிரைவர்களைக் கேட்டால், நாங்கள் என்ன செய்வது, பேருந்துகள் சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. ஆகையினால்தான் இப்படிப்பட்ட கோளாறுகள் எல்லாம் வருகின்றன என்று சொல்கிறார்கள். இது எப்படியிருக்கிறது என்றால், ஒரு வயதான மாட்டை வண்டியிலே பூட்டி ஓட்டுகிறபொழுது, கொஞ்ச தூரம் சென்றதும் அது தள்ளாடி தள்ளாடி நிற்பதைப்போல் பேருந்துகள் பாதையிலே செல்லும்போது கொஞ்ச தூரம் சென்று தள்ளாடி தள்ளாடி நிற்பதை நாம் காணுகின்றோம். அப்படிப்பட்ட நிலையெல்லாம் எல்லா பேருந்துகளையும் சரியாகப் பராமரித்து, மக்களுக்குச் சேவை செய்யும் வகையில் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, விபத்துகளின் காரணமாக இறப்பவர்களுக்கு, முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து ரூ. 1,000 வழங்கப்படுகிறது. ஒரு குடும்பத்தினுடைய தலைவன் அம்மாதிரி விபத்தினாலே இறந்து விடுவானேயானால், அந்தக் குடும்பம் மேலும் வறுமையினாலே, அலைக்கழிக்கப்படக்கூடிய நிலைமையிருக்கிற காரணத்தால் நிவாரணத் தொகை ரூ. 1,000 என்று இருப்பதை, அதிகம் செய்து ரூ. 5,000 ஆவது கொடுக்க ஆணையிட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதே நேரத்தில், இரண்டு கைகளையோ, அல்லது இரண்டு கால்களையோ, அல்லது ஒரு கணையையோ இழந்தவர்களுக்கு ரூ. 800 வழங்கப்படும் என்று தெரிவித்துள்ளார்கள். அப்படி இரண்டு கைகளோ, அல்லது இரண்டு கால்களோ, அல்லது ஒரு கண்ணோ விபத்தில் இழந்து விடுவார்களானால், அவர்கள் வாழ்க்கை முழுவதும் கஷ்டப்படக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதை

[திரு. இரெ. இராசமானிக்கம்] [1980 ஜூலை 23]

எண்ணிப் பார்த்து, அப்படி உறுப்புகளை இழந்திருக்கக்கூடியவர்களுக்கு ரூ. 5,000 ஆவது உதவித் தொகை கொடுத்து, அவர்களை வாழவைக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும், ஒரு கை இழந்தவருக்கு, ஒரு கால் இழந்தவருக்கு ரூ. 400 தான் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைக்கூட அதிகமாக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, என்னுடைய பகுதியிலேயிருந்து, அதாவது மாயவரத்திலே யிருந்து சென்னைக்கு நாளொன்றுக்கு ஒரே ஒரு பேருந்துதான் இரவு 8-30 மணிக்கு விடப்படுகிறது. மாயவரத்தில், தினந்தோறும் 200-க்கும் மேற்பட்டவர்கள், சென்னைக்கும் மற்ற பகுதிகளுக்கும் வருவதற்காகக் காத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, மாயவரத்திலிருந்து, சென்னைக்கு இரவு 9 மணி அளவில் ஒரு பேருந்தை கூடுதலாக விட ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

துரிதப் பேருந்துகள் நிற்கக்கூடிய பேருந்து நிலையங்களில் தொலைபேசி வசதிக்குக் கண்டிப்பாக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தொலைபேசி இல்லாத காரணத்தால் பேருந்து எங்கே நிற்கின்றது, அல்லது அந்தப் பேருந்து வருமா, வராதா என்ற நிலையைக்கூட பல இடங்களிலே தெரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. ஆகவே, துரிதப் பேருந்துகள் நிற்கக்கூடிய பேருந்து நிலையங்களில் கண்டிப்பாக தொலைபேசி வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரை, வடமட்டத்திலிருந்து திருவிழிமழலை வரையில் 10 கிராமங்கள் போக்குவரத்து வசதியில்லாமல் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி அளிக்கும் வகையில், வடமட்டம், திருவிழிமழலை வழியாக குடந்தையிலிருந்து திருவாரூருக்கு ஒரு பேருந்தும், மாயவரத்திலிருந்து புதூர், வடமட்டம், திருவிழிமழலை வழியாக, குடவாசலுக்கு ஒரு பேருந்தும் விட வேண்டுமாய் நான் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்துகளைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். நகரப் பேருந்து என்பது ஏழை, எளியவர்களாக உள்ளவர்கள் அதிலே பயணம் செய்வதற்கு வாய்ப்பாக 25 கிலோ மீட்டர் வரையிலேதான் போக முடியும் என்பதை 30 கிலோமீட்டர் தூரம்வரை என்று மாற்றி, ஏழைகளுக்குப் பயன்படும் வகையிலே, தேவையான இடங்களில், நகரப் பேருந்துகளை விட வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம்]

அதேபோல், மாயவரத்திலேயிருந்து குத்தாலம் வழியாக பழையகூட லுருக்கு ஒரு நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்றும், மாயவரத்திலேயிருந்து முத்தூருக்கும் கும்பகோணத்திலேயிருந்து நக்கம்பாடிக்கும், மாயவரத்திலே யிருந்து கொல்லுமாங்குடி வழியாக நக்கம்பாடிக்கும் நகரப் பேருந்துகள் விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அணைக்கரையிலிருந்து குத்தாலம், கோக்கூர் வழியாக ஸ்ரீகண்ட புரத்திற்கு ஒரு பேருந்து விடப்பட்டு, அதை ஏனோ இப்பொழுது நிறுத்தி விட்டார்கள். அதை மீண்டும் விட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

மக்களுக்குத் தேவையான அடிப்படைத் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வகையில் எல்லா கிராமங்களுக்கும் பேருந்துகளை விட வேண்டும். எங்களு டைய தஞ்சை மாவட்டத்தில் பல ஆறுகள் ஓடுகின்றன. கிராமங்களுக் கிடையில் அவை குறுக்கிக் கொள்ளும். அப்படி நிறைய ஆறுகள் ஓடுகின்ற அந்தப் பகுதிக்கு நிறையப் பணம் ஒதுக்கி, தேவையான இடங்களில் பாலம் கட்டினால்தான், பேருந்துகள் செல்ல முடியும்; அங்கேயிருக்கிற பொதுமக்க ளுக்கு வசதிகள் செய்துதான் முடியும். அந்த அடிப்படையில், அந்தப் பகுதிக்கு நிறையப் பணம் ஒதுக்கி, தேவையான இடங்களில் பாலங்களைக் கட்டி, போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்தி, பேருந்துகளை விட வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொண்டு, இன்னும் பல விஷயங்கள் பேச வேண்டியிருந் தாலும் நேரம் இல்லாத காரணத்தால், இந்த அளவோடு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன், நன்றி. வணக்கம்.

* திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்து-சாலை போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்து களைச் சொல்லுவதற்கு அனுமதி அளித்தமைக்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். இந்த மானியத்தைப் பொறுத்தவரையில் பலர் பலவிதமான கருத்துகளை இங்கே எடுத்துச் சொள்வார்கள். இருந்தாலும், இந்த மானி யத்தைப் பொறுத்தவரையில், இதைப் பாராட்டுகின்ற நேரத்தில், இதை வா வேற்றுப் பேசுகின்றபோது, சில ஆலோசனைகளை சொல்லவேண்டிய நிலை யிலே இருக்கிறேன்.

அனுபவபூர்வமாக, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பலரை ஆப்ளிகேஷனுக்காக சந்திக்கின்ற நடத்துனர்களின் நிலைமைகளைப் பரிசீலித்துப் பார்க்கிறபோது எல்லாமே சஸ்பெண்டு செய்யப்பட்டதாகத்தான் இருக்கிறது. அதற்கு என்ன

(திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்) [1980 ஜூலை 23]

காரணம் என்று கேட்டால், டிக்கட் கொடுக்காததால்தான் என்று சொல்லப் படுகிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமேயானால் குறிப்பாக எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலில் இருந்து அடுத்த ஸ்டேஜுக்கு அந்த பஸ் போவதற்குள்ளாக 20, 30 பேர்கள் முண்டி அடித்துக்கொண்டு ஏறிவிடுகிறார்கள். அந்த நடத்துனர் டிரைவர் சீட்டில் இருந்து டிக்கெட்டு கொடுத்துக்கொண்டே வரும் போது அடுத்து ஸ்டேஜுக்குள் அனைவருக்கும் சில நேரங்களில் கொடுக்க முடியவில்லை. அவர்களுடைய கஷ்டத்தையும் நாம் அனுசரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில பேர்கள், குறிப்பாக மாணவர்கள் போர்வையில் மற்றவர்கள் வேண்டும் என்றே நடத்துனர்களை கலாட்டா செய்ய வேண்டும் என்று டிக்கட் வாங்காமல் இருக்கிறார்கள். எனவே, இந்த சூறையை நிவர்த்தி செய்ய நகர்ப்புற பஸ்களில் 2 நடத்துனர்களை நியமிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து இந்த சஸ்பென்ஷன் என்று சொல்லுகிறபோது அதை 1 வருடம், 6 மாதம் என்று முடிக்காமல், 2 வருடம், 3 வருடம் என்று இழுத்தடிக்கிறார்கள். டிக்கட் வாங்காமல் போகின்ற வனுக்கு அபராதம் 2.50. ஆனால், கவனக்குறைவாக டிக்கட் கொடுக்காமல் இருந்த நடத்துனுருக்கு அவன் வாழ்வே பாதிக்கின்ற அளவுக்கு 2 வருடம், 3 வருடம் சஸ்பென்ஷன். இதைத் தவிர்க்க உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும், அதனால் 2 நடத்துனர்களை நியமிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிச் செய்தால் நடத்துனர்களின் பிரச்சினையும் தீரும், வேலைவாய்ப்பும் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, பெண்களுக்கு தனியாக பஸ்களை விடுகிறபோது, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள் நடத்துனராகப் போடவேண்டும் என்று, அவர்கள் ஓட்டுநர்களாக இருந்தால்தான் நல்லது என்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். நடத்துனர்களாக இருந்தால் அவர்கள் கூட்டம் அதிகமாக இருக்கும்போது டிக்கட் கொடுப்பது மிகவும் சிரமமாக இருக்கும்.

இரவு நேரங்களிலே, சென்னை நகரிலே பெண்கள் குடும்பத்தோடு போவதற்கு பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. இந்த வசதியை எல்லா மாவட்டங்களுக்கும் விஸ்தரிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நாங்கள் ரயில்வே ஸ்டேஷனில் இருந்து இறங்கி எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலுக்குப் போகவேண்டும் என்று கூப்பிட்டால் ஒரு டாக்கிஸ்காரரும் வரமாட்டேன் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆஸ்டலிலே இருந்து கோட்டைக்கு அழைத்தாலும் யாரும் வரவேமாட்டேன் என்கிறார்கள். நாங்கள் கோம்பர்க்கம் போகிறோம், துங்கம்பாக்கம் போகிறோம், எனவே வருவதற்கில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். ஏழு மணியிலே இருந்து காத்திருக்கிறோம்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்)

ஒன்பது மணிக்குள் அவைக்கு வரவில்லை என்றால், கோரடா கோபித்துக் கொள்கிறார். அங்கே இருக்கிற போலிஸ் அதிகாரிகளிடம் சொன்னாலும் அவர்கள் சரியாக கவனிப்பதில்லை. அந்த டாக்கிச்சாரர்கள் சொல்லு கிறார்கள் நாங்கள் வில்லிவாக்கம், கோடம்பாக்கம், விருகம்பாக்கம், அடையாறு தான் வருவோமே தவிர, என்ன சார் இது எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டல், வேறு வண்டியைப் பாருங்கள் என்கிறார்கள். எங்களுக்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கின்றது. நானும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், அவர் அமைச்சராவதற்கு முன்னாலே, கெஞ்சி கெஞ்சி கேட்டு வந்திருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்தில் நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதுபோன்ற நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகின்ற டாக்கிச்சாரர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த கார்சனில் எல்லாம் மீட்டர் திருத்தப்பட்டது என்று எழுதிவைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், ஏறி உட்கார்ந்து இறங்கும்போது மீட்டருக்கு மேலே 2 ரூபாய் கொடுத்தால்தான் ஆயிற்று என்று சொல்லு கிறார்கள். எனவே, இதில் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் அவர்களை எதுவும் கேட்கப் பயமாக இருக்கிறது. இரவில் சிவிமா பார்த்துவிட்டு தனியாக, மனைவி, குழந்தைகளை அனுப்பினால் அவர்களைக் கடத்திக்கொண்டு செல்லக்கூடிய அபாயம் இருக்கிறது. ஆகவே, எல்லா நகரங்களிலும் இரவு நேரம் திரைப்படம் இரண்டாவது காட்சி முடிந்ததும் வீட்டுக்குச் செல்ல பேருந்துகள் வசதியை ஏற்படுத்த வேண்டும்.

(பிற்பகல் 12-30)

கருநாடக மாநிலத்தில் 3 பேர் உட்கார்ந்து போகிற மாதிரி டாக்கி இருக்கிறது. அதை இங்கே அறிமுகப்படுத்தினால் நன்றாக இருக்கும். இப்போது 3 பேர் சேர்ந்து வருகிறபோது, அவர்கள் டாக்கியில் செல்வது என்றால் அதிக செலவாகிறது. ஆட்டோவில் காசு அதிகமாகக் கொடுத்தால் ஏற்றிக்கொள்கிறேன் என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த 3 பேர் ஏறிச் செல்லத் தக்க வகையில் உள்ள டாக்கினை இங்கே அறிமுகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த நேரத்தில் நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். முப்பது வருஷ காலமாக பவானிசாகர்-நம்பியூர் இடையே பஸ் போக்குவரத்து இல்லாமல் இருந்தது. அந்தப் பாதையில் நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை பஸ் வசதி செய்து

(திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்) [1980 ஜூலை 23]

கொடுத்தார்கள். அவரே பஸ் ஓட்டினார். நான் விசில் கொடுத்தேன். அவர் டிரைவிங் லைசென்சு வைத்து இருக்கிறார் என்பதால் அவரே அதை ஓட்டினார். அதற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, சாவக்கட்டிப்பாளையம் மக்கள் டவுன் பஸ் இல்லாமல் கடந்த 20 ஆண்டுக் காலமாக கஷ்டப்படுகிறார்கள். அந்த ரோடு மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. பி.டபிள்யூ.டி. உறுதுணையாக இருந்தால், அந்த டவுன் பஸ் விடலாம். ஆகவே, சாவக்கட்டிப்பாளையத்திற்கு பேருந்து விடவேண்டும் என்று வேண்டி விரும்பி கேட்டுக்கொண்டு, பேசுகின்ற வாய்ப்பு அளித்ததற்கு நன்றி தெரிவித்து முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. மி. வின்சென்ட் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை இந்தியத் துணைக்கண்டத்திற்கும், மற்ற மாநிலங்களுக்கும் வழிகாட்டுகின்ற முறையில் அமைந்து இருக்கிறது என்பதை இதய சுத்தம் உள்ளவர்கள், பாரபட்சம் அற்றவர்கள் ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நஷ்டத்தையே சந்தித்தது கலைஞர் ஆட்சியில். லாபத்தையே சந்திக்கிறது புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில். ஆகவே, போக்குவரத்துத் துறையை நஷ்ட இருளில் இருந்து அகற்றி லாபகரமாகப் பிரகாசிக்க வைத்தது புரட்சித் தலைவர் ஆட்சி என்பதை இங்கே நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

1974-75 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் 170.76 லட்ச ரூபாய். 1975-76-ல் ஏற்பட்ட நஷ்டம் 845.24 லட்ச ரூபாய். புரட்சித் தலைவர் ஆட்சி பீடம் எதுகிறார். லாபமே வந்து குவிக்கிறது. 1977-78 ஆம் ஆண்டில் 419.24 லட்ச ரூபாய் லாபம் கிடைக்கிறது. 1978-79-ல் 702.69 லட்ச ரூபாய் லாபம் கிடைக்கிறது. 1979-80 ஆம் ஆண்டில் 652.42 லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் லாபம் கிடைக்கிறது. இதுதான் புரட்சித் தலைவரின் நிர்வாகத் திறன் கொண்ட நல்ல ஆட்சி என்பதற்கு அத்தாட்சி என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேபோல, பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைப் பொறுத்தவரையில், 1974-75-ல் 4,252, 1975-76-ல் 4,440, 1977-78-ல் 5,118, 1978-79-ல் 5,482, 1979-80-ல் 6,402 என்கிற அளவிற்கு உயர்ந்து இருக்கிறது. இதுதான் போக்குவரத்துத் துறையில் புரட்சித் தலைவரின் சாதனையான வளர்ச்சி என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. மி. வின்சென்ட்)

ஊழியர்களுக்கு போனஸ் வழங்கப்பட்டதைப் பொறுத்தவரையில், 1975-76 ஆம் ஆண்டில் 17.52 லட்ச ரூபாய், ஆனால், புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் 1978-79-ல் 227.49 லட்ச ரூபாய் வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட மூன்றாண்டு காலத்தில் 210 லட்ச ரூபாய் அளவிற்கு போனஸ் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், அது புரட்சித் தலைவர் எந்த அளவிற்கு தொழிலாளர்கள் பேரில் அக்கறை கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை எடுத்துக் காட்டுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

புதிய வழித்தடங்களைப் பொறுத்தவரையில், 1976-77-ல் 132 என்று இருந்தது, 1979-80-ல் 722 என்கிற அளவிற்கு வளர்ந்து இருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 600 வழித்தடங்களை 3 ஆண்டுகாலத்தில் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கொடுத்து இருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். அதேபோலத்தான் பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை 64 என்று 1974-75-ல் இருந்தது, 1979-80 ஆம் ஆண்டில் 1,395 என்கிற அளவிற்கு உயர்ந்து இருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 3 ஆண்டு காலத்தில் 1,330 கிராமங்களுக்கு புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் புதிய வழித்தடங்கள் உருவாக்கப்பட்டு இருக்கின்றன என்கிறபோது, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ராமராஜ்யத்தையே உருவாக்கியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதைப்போலதான் பணியாளர்களாக வேலைவாய்ப்பு பெற்றவர்கள் 1974-75 ஆம் ஆண்டில் 25,000 பேர்கள் தான். ஆனால், 1979-80 ஆம் ஆண்டில், இந்த அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருப்பது 37 ஆயிரம் என்று; ஆனால் 47,321 பேர்கள் வேலைவாய்ப்பு பெற்றிருக்கிறார்கள். சுமார் 22 ஆயிரம் பேர் அதிகமாக வேலைவாய்ப்பு பெற்றிருக்கிறார்கள். இவைகள்தான் சாதனைகள், சாதனைகள். இவைகள் எல்லாம் புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் போக்கு வரத்துத் துறை செய்த சாதனைகள் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கலைஞர் ஆட்சியில் . . .

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : பாயின்ட் ஆர்டர் ஆர்டர். துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் வின்சென்ட் அவர்கள் 47 இலட்சம் பேர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு கொடுத்திருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். எங்கே கொடுத்திருக்கிறார்கள், எந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டில் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை விளக்குவார்களா?

[1980 ஜூலை 23]

திரு. மி. வின்சென்ட் : அது 47,321. தவறாக வந்துவிட்டது. கலைஞர் ஆட்சியில் செய்த சாதனை ஒன்றை நான் குறிப்பிட்டுக்காட்ட கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். 16—12—1975 அன்று தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று கோரி அரசாங்கத்திற்கு மனு செய்தனர். இந்த கோரிக்கை மீது ஆலோசனை கேட்கப்பட்டு, முன்னாள் போக்குவரத்து ஆணையர் 1974 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் கட்டண உயர்வு ஏற்படுத்தியதால் தற்போது கட்டண உயர்வு தேவையில்லை என அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனை கூறினார். தனியார் துறை பஸ் முதலாளிகளுக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் கூடுதல் வருமானம் தாக்கூடிய அளவிற்கு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் மோட்டார் வாகன காலாண்டு வரியை கணிசமாக 150 ரூபாயிலிருந்து 225 வரை உயர்த்தி அரசாங்கம் வருவாயைப் பெருக்க வேண்டும் என அப்போதிருந்த போக்குவரத்துச் செயலாளரும் நிதித்துறை செயலாளரும் குறிப்பிட்டுள்ளனர். ஆனால், தனியார் பஸ் முதலாளிகளுக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் அதிக வருமானம் வரும் பஸ் கட்டண உயர்வு செய்யப்பட்டபோது அரசாங்கத்திற்கு அதிக வருமானம் தரும் வரி உயர்வு அப்போது செய்யப்படவில்லை. போக்குவரத்துத் துறை ஆணையரின் ஆலோசனையை மீறி தனியாருக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் லாபம் கிட்டும் வகையில் பஸ் கட்டண உயர்விற்கான செயற்குறிப்பு ஆணைக்காக சுற்றோட்டத்திற்கு விடப்பட்டது. இணைச் செயலர் 22—1—1976-ல் கையெழுத்திட்டிருக்கிறார்கள். அடுத்தக் கட்டமாக, அந்தக் கோப்பு போக்கு வரத்து அமைச்சருக்குச் செல்ல வேண்டும். ஆனால் அவர்களிடம் செல்லவில்லை. மாறாக கலைஞருக்கு அந்தக் கோப்பு செல்கிறது. அன்றே கையெழுத்திடுகிறார். எல்லாம் ஒரேநாளில் 22—1—1976 அன்று போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சரின் கையெழுத்து இல்லாமல் முன்னாள் முதல்வர் கையெழுத்திட்டு, அடுத்த நாளே 23—1—1976 அன்று நிறப்பு அரசிதழில் வெளிவருகிறது.

திரு. துரை முருகன் : சார், பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர். (குறுக்கீடு.)
Nobody can question me when raising the point of order. அருமை நண்பர் வின்சென்ட் அவர்கள் இந்த அவையில் சீனியர் மெம்பர். அவர் மாறுபட்ட கருத்துகளைச் சொல்லட்டும்; குற்றச்சாட்டுகளைச் சொல்லட்டும்; நான் அதை கூடாது என்று சொல்லவில்லை. அது அவருடைய உரிமை. இந்த அவையில் நான் ஆரம்பத்திலிருந்தே பார்க்கிறேன், ஆரம்பத்திலிருந்தே அவர் எழுதி படிக்கிறாரே! அதை நீங்கள் ஒப்புக் கொள்கிறீர்களா? (குறுக்கீடு.) அது இந்த அவையின் மரபா?

1980 ஜூலை 23]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : குறிப்புகள் எழுதி வைத்துக் கொண்டு, அதைப் பார்த்தும் பேசலாம். அதில் தவறு இல்லை.

திரு. துரை முருகன் : ஆனால் அவர் ஆரம்பத்திலிருந்தே எல்லாவற்றையும் எழுதிவைத்து படிக்கிறார். அப்படி படிப்பது மரபா என்று கேட்டேன். நாங்களும் இனி எழுதி வைத்துப் படிக்கிறோம்; எல்லோரும் படிக்கலாம்.

திரு. ரா. உமாநாத் : சார், அப்படியே டெக்ஸ்டை படிக்கக் கூடாது என்பது சரி. ஆனால் நான் நோட்டீஸ் வைத்து அடிக்கடி ரெஃபர் செய்கிறேன். ஒருவர் ரெஃபர் செய்யும்போது மெதுவாக ரெஃபர் செய்வார்; இன்னொருவர் ஸ்பீடாக ரெஃபர் பண்ணுவார். அது எழுதி வைத்து படிப்பது மாதிரி தெரியும்.

I can refer to my notes, speedier and oftener. That is what he is doing. That is right.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உரை முழுவதையும் எழுதி வைத்துக் கொண்டு அப்படியே படிக்கலாம் என்று நான் சொல்லவில்லை. புள்ளி விவரங்களை குறிப்புகளை எழுதி வைத்துக் கொண்டு அதைப் பார்த்து பேசலாம் என்று சொன்னேன்.

(பிற்பகல் 12-40)

திரு. மி. வின்சென்ட் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, எல்லாம் ஒரே நாளில் 22—1—1976 அன்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களின் கையெழுத்துப் பெறாமலேயே கூட . . . (குறுக்கீடு)

திரு. துரை முருகன் அவர்கள் குறிப்புக்களையே படிப்பதில்லை. அதனால் வருகின்ற விவகாரம்தான் இது. 23—1—1976 சிறப்பிதழில் அதாவது எக்ஸ்ட்ராஅடினரி கெசட்டில் வெளியிடப்பட்டிருக்கின்றது. அதன்மூலம் தனியார் பஸ் முதலாளிக்கு 11¼ கோடி ரூபாய்க்கு அதிக வருமானம் வருகின்ற வகையிலே ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. அல்லாறு பஸ் கட்டண உயர்வு செய்கின்றபோது போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் ஆலோசனைக்கு மாறாக ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்று குற்றம் சாட்டுகிறேன். இப்படித் தனியார் பஸ் முதலாளிக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் தானம் செய்தது ஏன்? போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் ஆணைக்கு மாறாக ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டது ஏன்? பஸ் முதலாளிக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் வருமானத்தை உயர்த்தினால், வாகன காலாண்டு வரியைப் பெருக்கி அரசாங்க வருவாயைப் பெருக்குவோம் என போக்குவரத்துச் செயலரும், நிதித்துறை

(திரு. மி. வின்சென்ட்)

[1980 ஜூலை 23]

செயலரும் சொன்ன ஆலோசனையை ஏற்காதது ஏன்? மறுத்தது ஏன்? போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரே இல்லாத நேரத்தில் முதல்வர் கையெழுத்திட்டதன் அவசியம் என்ன?

22—1—1976 ஆம் நாள் இணைச் செயலாளர் கையெழுத்திட்டு சுற்றோட்டம் அனுப்புகிறார். சபாஷ், ஆனால் அந்த சுற்றோட்டம் அமைச்சருக்குச் செல்லவில்லை. ஆனால் கலைஞர் அன்றே கையெழுத்து இடுகிறார். இவ்வளவு சிரத்தை எடுப்பதற்குரிய மர்ம காரணம் என்ன? மறுநாள் 23—1—1976 ஆம் நாளே எக்ஸ்ட்ராடினரி கெசட் வெளியிடப் பட்டதன் அவசரம் என்ன? பஸ் முதலாளிக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் வருமானம் கிடைக்கச் செய்த காரணத்தைக் கண்டறிய பகிரங்கமாக விசாரணை செய்ய இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இரயில்வையும் போக்குவரத்தைச் சார்ந்தது என்ற காரணத்தால் நாகர்கோவில் இரயில் நிலையத்தை தனி டிவிஷனாக ஆக்கவேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அதை திருவனந்தபுரம் டிவிஷனோடு இணைப்பதா? அல்லது மதுரையோடு இணைப்பதா என்ற பிரச்சினை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அங்கே போதிய தண்ணீர் வசதி இருக்கின்றது. எத்தனையோ கிராஸிங் வேண்டுமானாலும் நிறுத்துகின்ற வசதி இருக்கின்றது. இதுபோன்ற நல்ல அமைப்போடு இந்தியாவிலுள்ள பெரிய நிலையங்களில் ஒன்றாக அது அமைந்துள்ளது. ஆகவே நாகர்கோவிலைத் தனி டிவிஷனாக உருவாக்கவேண்டும் என்று மத்திய அரசுக்கு நமது அரசு பரிந்துரை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து கட்டப்பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகம் கடந்த இரண்டாண்டுகளாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து கண்டக்டர்களையும், மெக்கானிகல் ஸ்டாஃப்களையும் எடுக்கவில்லை. இந்த நிலை தவிர்க்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சிட்டியில் முக்கியமான பகுதிகளில் பயனிகளுக்கு வசதியாக க்யூ சிஸ்டம் கொண்டுவர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பீக் ஹவர்ஸ் நேரத்தில் ஸ்பெஷல் பஸ்களை அதிகமாகச் சென்னையில் விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. மி. வினசென்ட்)

அடுத்து பஸுஸக்கு பாடி கட்டுவதில் வசதியான தொழிற்சாலை நாகர்கோவிலில் உள்ளது. இந்தியாவிலேயே மிகவும் திறமையானவர்கள் என புகழ் பெற்ற தொழிலாளர்கள் இங்கே உண்டு. அப்படி இருந்தும் தனிபார் பாடி கட்டும் நிறுவனங்களுக்கு பஸ்கள் அனுப்பப்படுகின்றன. அந்த நிலை தவிர்க்கப்படவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து பிரேக் டவுன் இல்லாமல் குறித்த நேரத்திலே ஓடும் பஸ்கள்தான் இந்தத் தமிழகத்திலே புரட்சித் தலைவரின் ஆட்சியிலே உண்டு. ஆனால் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே டிரைவர்கள் இல்லாமல் இருப்பதால் சில நேரங்களில் தாமதம் ஏற்படுகிறது. அது தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

அடுத்து சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கு ஏ.சி. பஸ் ஒன்று விடப்படுகிறது. இதை இரவிலே விடாமல் பகலிலே விட வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இரவு நேரத்திலே குளு குளு பஸ்ஸில் பயணம் செய்கிறபோது குளிர் நடுக்கம் வரும். இந்த நிலையினை நான் கண்ணாலேயே பார்த்திருக்கிறேன் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து ஏ.சி. பஸ்களிலும், சூப்பர் டீலக்ஸ் பஸ்களிலும் வையர்லெஸ் வைக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து டிரைவர்களுக்கு வெஹிக்கிள் இன்ஸ்பெக்டர் என்ற ஒரே ஒரு ப்ரமோஷன்தான் உண்டு. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அது இல்லை. அவ்வாறு ப்ரமோஷன் கொடுப்பது இப்போது இல்லை. ஆகவே திரும்பவும் அவர்களுக்கு அந்த வாய்ப்பை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து டாக்ஸிகளுக்கும், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் மீட்டர் மாட்டும் பிரச்சினை நாகர்கோவிலுக்குப் பொருந்துவதாக இல்லை என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நான்கு ஐலோ மீட்டர் தூரம்தான் டவுன் உண்டு. ஒரு இடத்திலிருந்து அதாவது டவுனிலிருந்து எக்ஸ்டென்டட் ஏரியாவுக்குத்தான் டாக்ஸியே போகும். சென்னையைப் போல ரிட்டன் சுவாரி கிடைக்காது. அவ்வாறு கிடைக்கும் வாய்ப்பே இல்லை. அதலால் அந்தப் பிரச்சினையில் அரசு அதிகமான அக்கரை எடுக்காமல் இருக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. மி. வின்சென்ட்)

[1980 ஜூலை 23]

தொட்டு தூக்க முடியாத தோலை தூரப்பள்ளத்தில் வீழ்ந்து முதுகெலும்பு முறிந்து எழும்ப முடியாது துடியாய் துடித்து கதறுகிறது திராவிட முன்னேற்றக் கழகம்.

அரசியலிலே மத்தாப்பு கூட தயாரிக்க முடியாதவர்கள், சட்டமூட்ட வேடி கூட வெடிக்க முடியாதவர்கள், ஓலை பட்டாஸ் வெடி கூட தயாரிக்க சக்தி இழந்தவர்கள், “ஹெட்ரஜன் குண்டு பற்றி” பேசுகிறார்கள். வெடிக்க முடியாத மருந்து இல்லாத வெத்து வேட்டுக்கள்.

கலைஞர் ஆட்சியில் போக்குவரத்துத் துறை கிறகொடிந்து கிடந்தது. புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் போக்குவரத்து துறையின் புகழ் சிம்மாசனத்தில் பறக்கிறது, என்று கூறி இந்த மானியத்தை வரவேற்று பாராட்டி அமர்கிறேன்.

திரு. துரை முருகன் : தலைவர் அவர்களே, பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நீங்கள் பேசும்போது பதில் சொல்லிக் கொள்ளுங்கள். உங்களை அனுமதித்தால், அவருக்கு பதில் சொல்ல வாய்ப்பளிக்க வேண்டும். அது அவை நடவடிக்கையை நீட்டிக் கொண்டே போகும்.

திரு. துரை முருகன் : நான் பேசும்போது பதில் சொல்வது என்பது வேறு. இங்கே நான் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் கேட்கிறேன். அவர் பேசி முடிக்கட்டும் என்று காத்திருந்தேன். இது ஒரு ஒழுங்குப் பிரச்சனை. முதலில் பார்த்து படிக்கலாமா என்று கேட்டேன். அடுத்தது இதைக் கேட்கப் போகிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே முதல் அமைச்சர் அவர்கள் ஏதோ போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைக் கூட கலந்து கொள்ளாமல் கையெழுத்து இட்டதாக ஒரு குற்றச்சாட்டைக் கூறினார்கள். எந்த ஆதாரத்தோடு கூறினார்கள்? அந்த பைலைப் பார்த்து படித்தார்களா? அப்படி ஆதாரம் இருந்தால் அதை தலைவர் அவர்களுக்கு கொடுத்திருக்கிறார்களா . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : ஜி.ஓ. நம்பர் குறிப்பிட்டு ஆதாரத்தோடு தான் சொன்னார். நீங்கள் பேசும்போது விளக்கம் கேட்டுக் கொள்ளுங்கள் . . .

திரு. துரை முருகன் : தலைவர் அவர்களே, நான் ஒழுங்குப் பிரச்சனையை எழுப்பிக் கேட்கிறேன். நான் பேசும்போது விளக்கம் கேட்பது வேறு. டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் கையெழுத்து இல்லாமலேயே நேரிடையாகவே

1980 ஜூலை 23]

(திரு. துரைமுருகன்)

முதலமைச்சர் கையெழுத்து இட்டிருப்பதாக சொன்னார். நான் கூட சொல்லலாம் ஜி.ஓ. நெம்பர் 877-ன் அடிப்படையில் நீங்கள் லஞ்சம் வாங்கியிருக்கிறீர்கள் என்று சொல்கிறேன். என்ன ஆதாரத்தோடு பேசியிருக்கிறார்கள் என்று தெரிய வேண்டும். அப்படி டாக்குமெண்ட்ஸ் இருந்தால் தலைவர் அவர்களிடம் ஒப்படைத்திருக்கிறார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. மி. வின்சென்ட் : தலைவர் அவர்களே, பொது விசாரணை என்று வரும்போது ஆதாரத்தை வைக்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்கிறார் என்பதற்காக கொடுத்துவிட முடியாது. விசாரணை வைக்கும் போது ஆதாரத்தோடு நிரூபிக்கத் தயாராக இருக்கிறேன். வேண்டுமானால் தலைவர் அவர்களுக்கு அந்த ஆதாரத்தை கொடுக்கிறேன்.

திரு. துரை முருகன் : தலைவர் அவர்களே, பொது விசாரணை வரும் போது உறுப்பினர் அவர்கள் நிரூபிப்பதாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு வின்சன்ட் அவர்களுக்கு இருக்கும் உரிமை அனைவருக்கும் இருக்கிறது. எனக்கும் பேசத் தெரியும், காலம் வரும். அப்போது பேசுகிறேன்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம், சாலைப் போக்குவரத்து, மற்றும் கப்பற் போக்குவரத்து ஆகியவற்றின் மீதான மானியக் கோரிக்கை மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே பேசியவர்கள் இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக இருக்கிறது என்றெல்லாம் பாராட்டினார்கள். நான் ஒன்றை தெரிவாகச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்துத் துறை இந்த அளவுக்கு சிறப்பாக நடைபெறுகிறது என்று சொன்னால் அது நம்முடைய மதிப்பிற்குரிய தலைவர் காமராஜ் அவர்களால்தான். அன்றைய தினம் அவருக்கு உறுதுணையாக இருந்து, இன்றையதினம் மத்திய அமைச்சரவையில் இடம் பெற்றிருக்கும் ஆர். வெங்கட்டராமன் அவர்களும் பல்வேறு இன்னல்களுக்கு இடையில் இந்த போக்குவரத்துத் துறையை வளர்க்கப்பாடுபட்டார்கள்.

(திரு. நா. சுந்தராஜ்)

[1980 ஜூலை 23]

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்-தலைமை)

அன்றைய தினம் மத்தியில் இருந்த இரயில்வே இலாகா இதுபோன்ற நெடுந்தூர போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்படுத்தக் கூடாது என்று சொன்னாலும் கூட, எவ்வளவோ எதிர்ப்புகளுக்கு இடையில் தலைவர் காமராஜர் அவர்களும், திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்களும் இதைக் கொண்டு வந்தார்கள். அந்தப் பலனைத்தான் நாம் அனுபவித்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது.

(பிற்பகல் 12-50)

உங்களுக்கு தைரியம் இருந்தால் தமிழகத்தில் ஒடுகிற ஆம்னிபஸ் என்று சொல்லக்கூடிய ஒப்பந்தப் பேருந்துகளை தயவுசெய்து முதல் கட்டமாக தேசியமாக்கவேண்டும். உங்களால் முடியாது. காரணம் பல்வேறு காரணங்கள் அதிலே உள்ளடங்கியிருக்கின்றன. அக்காரணங்களை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்பவில்லை. அதை நீங்கள் முதலில் செய்விர்களானால் நிச்சயமாக எங்கள் கட்சி சார்பில் உங்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றையதினம் தனியார் பேருந்து நிறுவனங்களில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற ஊழியர்களுக்கு எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் இல்லை, அவர்கள் பாதுகாப்பற்ற நிலையில் வாழ்கிறார்கள். அவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் பேருந்து நிலையத்திற்குச் சென்று அல்லது பேருந்து முதலாளியிடம் சென்று, இன்று பேருந்து ஓட்டக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறதா என்று பார்க்கக் கூடிய சூழ்நிலைதான் இருக்கிறது. அவர்கள் நிலை பரிதாபகரமானதாக இருக்கிறது. கழகப் பேருந்துகளில் உள்ள பேருந்து ஓட்டக்கூடியவர்களுக்கும் சரி அல்லது நடத்தக்கூடியவர்களுக்கும் சரி அவர்களுக்கு என்னென்ன வசதிகள் உள்ளனவோ, என்னென்ன உத்தரவாதங்கள் உள்ளனவோ அவை அனைத்தும் தனியார் பேருந்துகள் ஓட்டக்கூடிய ஓட்டுனர்களுக்கும் நடத்துனர்களுக்கும் இருக்கவேண்டும் என்பதை நாம் சட்டவடிவாக கொண்டுவரவேண்டும். அவர்கள் ஏழ்மையில் கஷ்டப்படுவதோடல்லாமல் ஏனென்படுத்தப்படுகிறார்கள். அவர்களும் சமூகத்தின் ஒரு பகுதியினர்தான். ஆகவே கழகப் பேருந்துகளில் உள்ளவர்கள் போன்று இவர்களும் மற்றவர்கள் போல் சமுதாயத்தின் ஒரு அங்கமாக வாழ வழி வகுக்கும் முறையில் ஒரு சட்டம் கொண்டுவரவேண்டும். எங்கள் கட்சி அதை ஆதரிக்கத் தயாராக இருக்கிறது.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. நா. சுந்தராஜ்)

இன்றையதினம் லாரிகளைப் பொறுத்தவரையில் முன்னாலேயே உங்கள் அசாங்கம் ஒரு சட்டம் கொண்டு வந்தது, லாரிகளில் அதிகமான ஆள்களை ஏற்றக்கூடாது என்று. லாரி ட்ரைவர், க்ளினர்தான் இருக்கவேண்டும் என்று. அதற்குப் பின்னால், நீங்கள் ஆட்சிபீடத்திற்கு மீண்டும் வந்ததற்குப் பிறகு நூற்றுக்கணக்கான ஆட்களை கிராமங்களிலிருந்தும் சரி, நகரங்களில் இருந்தும் சரி ஒப்பந்தமுறையில் ஆயிரக்கணக்கானவர்களை பஸ், லாரிகளில் ஏற்றிவந்து அவர்களில் பலர் மாண்டார்கள். அதற்குப் பிறகு விவசாயிகள், போராட்டம் என்ற பெயரால் ஊர்வலம் நடத்தப்பட்டது. அப்போதும் பலர் மாண்டார்கள். திண்டிவனத்தில் பலர் சமீபத்தில் மாண்டார்கள். இதுபோன்ற கழகங்கள் பல நடக்கின்றன. ஆகவே நான் கேட்பது என்னவென்றால் உங்கள் சட்டம் வேலை செய்கிறதா அல்லது தூங்குகிறதா என்பதை தயவுசெய்து சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உங்கள் சட்டம் முழுமையாக இருக்கவேண்டுமென்று சொன்னால், அதை முழுமையாக நீங்கள் நிறைவேற்ற விரும்புவிர்களானால் கடுமையான முறையில் அதை நிறைவேற்றுவார்கள். இல்லை என்று சொன்னால் இந்தச் சட்டத்தினால் எந்தப் பயனும் இல்லை, இது எங்களைப் பாதிக்கிறது, ஆகவே இந்தச் சட்டத்தை திரும்பப் பெற்றுக்கொள்கிறோம் என்று சொல்லவேண்டும். ஏதாவது ஒன்றைச் சொல்லிவிடுங்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

அடுத்து, இன்றையதினம் ஒரு மிக முக்கியமான பிரச்சனை, தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு பொது மேலாளர் இருக்கிறார். அவரைப் பொறுத்தவரையில் அவர் பொது மேலாளர் என்பதைவிட அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் தொகுதி அமைப்பாளராக காட்சி அளிப்பதாக எனக்குச் சொல்லப்படுகிறது. காரணம், அங்கிருக்கக்கூடிய மற்ற ஏனைய தொழிற்சங்கங்களுக்கு எந்த விதமான பிரதிநிதித்துவமும் கொடுப்பதில்லை. அவர் அளிக்கிற சலுகைகளும் சரி, பேட்டி கொடுப்பதும் சரி அகில இந்திய அண்ணா திராவிட தொழிலாளர்கள் முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய அமைப்பாளர்களைத்தான் சந்திக்கிறாரே தவிர மற்றபடி அங்குள்ள ஐஎன்டியூசி, அல்லது சிஐடியு, அல்லது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சார்ந்த . . .

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே ஒரு குற்றச்சாட்டைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பொது மேலாளர் அவர்கள் அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக்

(திரு. ஏ. சி. சண்முகம்)

[1980 ஜூலை 23]

கழகத்தின் தொகுதி அமைப்பாளரைப் போல் இருக்கிறார் என்று. . . . நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு ஒன்றை நினைவூட்ட விரும்புகிறேன். ஆளுநர் அவர்கள் ஆட்சியில் கோட்டை முதற்கொண்டு . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இது பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் அல்ல.

திரு. கோ. விஸ்வநாதன் : பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். அவையில் இல்லாத ஒருவர்மீது குற்றச்சாட்டு சொல்லக்கூடாது என்பது அமை மரபாகும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அவர்கள் பெயரைச் சொல்லி சொல்லவில்லை, பொது மேலாளர் என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறார்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : அரசாங்கத்தில் நடைபெறுகிற தவறுகளை சுட்டிக் காட்டுவது எதிர்க்கட்சியின் கடமை. நான் அவர் பெயரைச் சொல்லவில்லை, அவர் நிர்வாக அந்தஸ்தைத்தான் சொல்லி இருக்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் பங்கு கொடுப்பதுபற்றி சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் பங்கு கொடுப்போம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இதுவரை அப்படி ஒன்றும் நடந்ததாகத் தெரியவில்லை. எந்த நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு நீங்கள் பங்கு கொடுத்திருக்கிறீர்கள்? தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் இங்கிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஏதாவது ஒரு கழகத்திலாவது தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் பங்கு கொடுத்திருக்கிறீர்களா? யாராவது ஒருவர் பொது மேலாளருக்குச் சமமாக உட்கார்ந்திருக்கிறாரா? அல்லது மேலாளருக்கு சமமாக உட்கார்ந்திருக்கிறாரா? ஆக, இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதில் நீங்கள் ஏன் தயங்குகிறீர்கள் என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

இன்று பி.ஆர்.லி. நிறுவனத்தில், புதுக்கோட்டை, மதுரைக்கு பஸ் விடுகிறார்கள். ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இல்லாத ஒரு பழக்கம் இந்த பி.ஆர்.லி.-யில் இருக்கிறது. அங்கே நடத்துனர் என்ற கண்டக்டர் டிக்கட்ஸ் கொடுத்தாலும் அதை ட்ரைவரிடம் சொல்லி இவ்வளவு டிக்கட்ஸ் கொடுத்திருக்கிறேன் என்று இன்வாய்ஸ்-ல் எழுதக்கூடிய ஒரு அவலநிலை இருக்கிறது. இதைப்பற்றி பல தடவை சட்டமன்றத்தில் சொன்னாலும் அதிகாரிகள் அதை சட்டை செய்யவில்லை. ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இந்த முறை இல்லை. இங்கே மட்டும் தான் இருக்கிறது. அதற்குக் காரணம், கண்டக்டர் நூற்றுக்கணக்கான பணத்தைத் திருடிவிடுவான் என்ற

1980 ஜூலை 23]

(திரு. நா. சுந்தரராஜ்)

அச்சம் காரணமாக, டிரைவரை இன்வாய்ஸ் எழுதச் சொல்கிறார்கள். இந்த அவல நிலை அங்கே இருக்கிறது. இதை மாற்றுவர்கள். கன்டக்டர் மீது அவநம்பிக்கை என்ற முறையில் இப்படி செய்ய வேண்டாம். வேண்டுமென்றால், இன்றைக்கு இளைஞர்கள் நிறைய பேர்கள் வேலை இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்களை இந்த வேலைக்கு இன்வாய்ஸ் கன்டக்டர்களாக, தனியார்கள் பேருந்துகளிலே இருப்பதுபோல் அமர்த்துவர்கள். அப்படிச் செய்தால், நீங்களும் அவர்களுக்கு வேலை கொடுத்ததாக ஆகும்; அவர்களும் உங்களைப் பாராட்டுவார்கள்.

சென்னை நகரில் ஆட்டோ, டாக்சி ஓடுவதைப் பற்றி ஆளுங்கட்சியைச் சார்ந்த உறுப்பினர் சுப்பிரமணியம் அவர்கள் மிகத் தெளிவாகச் சொன்னார்கள். ஆட்டோ, டாக்சிகளைப் பொறுத்தவரையில் எங்களைப் பொறுத்தவரையில் மிக மோசம். இந்த மோசமான நிலைமை நிர்வாகத்திலே இருக்கிறது. யார் கூப்பிட்டாலும் அவர்கள் வருவதே இல்லை. தேனாம்பேட்டைக்கு வரவேண்டுமென்று கூப்பிட்டால், கோடம்பாக்கம் வருவதாகச் சொல்வதும், அல்லது மிஸ்டிக்கு வருவதாகச் சொல்வதுமாகத் தான் இருக்கிறது இன்றையதினம். நானே எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலிலே இருந்து சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனுக்குப் போவதற்கு கூப்பிட்டால், 10 ரூபாய் வேண்டுமென்று கேட்டார். கடைசியாக 8 ரூபாய் கொடுத்துச் சென்றேன். இந்த நிலையைப் போக்குவதற்கு நீங்கள் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறீர்கள்? அவர்கள்மீது இப்படி புகார்கள் வந்தால், அதிகபட்சமாக அவர்கள் லைசன்சை ரத்துசெய்கின்ற முறையைக் கொண்டு வருங்கள். அதன்மூலம் தமிழகத்திலே ஒரு நிலையான, மக்களுக்குத் தேவையான காரியத்தை செய்ததாகும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் டிரைவிங் லைசன்சு ஸ்கூல் என்று வைத்துக்கொண்டு, பலர் கற்றுக் கொண்டு வருகிறார்கள். அவர்கள் சரியாக ஓட்டாமல் விபத்துக்கள் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இவர்களுக்கு ஓராண்டுக்கு அல்லது இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை மீண்டும் பயிற்சி அளிக்கின்ற முறையில் ரிபேஷர் கோர்க் என்ற முறையில் சாலை விதிகளை அவர்களுக்கு சொல்லிக் கொடுக்கின்ற முறையிலே அவர்களை பயன்படுத்திக்கொள்ளுங்கள்

மேலும், இன்றையதினம் புதுக்கோட்டை நகரில் பேருந்து நிலையம் கட்டப்பட்டு, இதுவரையிலும் திறக்கப்படாமல் இருக்கிறது. யாரோ ஒருவர், முக்கியமான ஒருவர், முதலமைச்சர் அல்லது வேறு அமைச்சர்கள் வரர்

(திரு. நா. சுந்தராஜ்)

[1980 ஜூலை 23]

வேண்டுமென்பதற்காக, பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய்கள் போட்டு கட்டப் பட்ட அந்த பேருந்து நிலையம் இன்னும் திறக்கப்படவில்லை. அதைத் துரிதமாக திறப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

அடுத்து, இந்த பி.ஆர்.சி.யை இரண்டாகப் பிரித்து, புதுக்கோட்டையிலே தலைமைப் பேருந்து கழகத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும். அப்படி ஏற்படுத்தும் போது, மற்றொன்றுக்கு தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரை வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏற்கனவே அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவாதம் அளித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரை வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் கப்பல் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், பூம்புகார் கப்பல் கழகத்திலே இரண்டு கப்பல்களை வாங்கி, ஒன்று இல்லாமல், ஒன்று தான் இருக்கிறது. அங்கே பணியாற்றுகின்றவர்களைக் கேட்டால், லட்சக் கணக்கான ரூபாய் நஷ்டமேற்படுவதற்குக் காரணம், அங்கே சாதாரணமாக 8 மணி நேரம் வேலைபார்த்தால், அதற்குப் பிறகு 2 மணி நேரம் வேலை பார்த்தால், அவர்கள் 6 மணி நேரம் வேலை செய்ததாகச் சொல்லி, இந்த 6 மணிக்கு கிட்டத்தட்ட 12 மணி நேர சம்பளம் வாங்குகிறார்கள். இதற்கு யார் யார் பொறுப்பு என்று பார்த்தால், அங்கே இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகள், மேலதிகாரிகள் இதிலே பங்கு வாங்கிக்கொண்டு, சாதாரண பணியாளர்கள் மட்டும் ஆபிரக்கணக்கான ரூபாய்களை வாங்குகிறார்கள் என்ற ஒரு குற்றச்சாட்டு சொல்லப்படுகிறது. இந்த கப்பல் துறையிலே, மற்றத் துறைகளிலே இருப்பதுபோன்ற ஊழல்கள் இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. எனவே, இந்தத் துறையை சீரமைக்க வேண்டுமென்றால், அமைச்சர் அவர்கள் பார்க்கிறேன், பரிசீலிக்கிறேன் என்ற கொள்கையை விட்டுவிட்டு, உடனடியாக காரியங்கள் நடைபெறக்கூடிய நல்லமுறையை உருவாக்கினால் நல்லது என்று சொல்லி, எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கோ. விஸ்வநாதன் : மாண்புமிகு போவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சாலை போக்குவரத்து மானியத்தின்மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு நான் மிகுந்த அடைகிறேன். முதலாவதாக போக்குவரத்துத் துறையிலே அனுபவம் பெற்ற மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இதிலே பொறுப்பேற்று இருப்பது மிகவும் வரவேற்கத் தக்கதாகும்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. கோ. விஸ்வநாதன்)

இந்தியாவிலேயே மிகச் சிறந்த பஸ் போக்குவரத்து வசதி தமிழ்நாட்டிலே தான் இருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அந்த அளவிற்கு மிக நல்ல பஸ்களையும், திறமையான நிர்வாகத்தையும் இங்கே கொண்டிருப்பது நம்முடைய மாநிலம் தான். மற்ற மாநிலங்களோடு, அதுவும் வட மாநிலங்களோடு இந்த பஸ் போக்குவரத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், தமிழ்நாட்டிலே அவர்கள் எல்லாம் குடியேறிவிடலாம் என்கிற அந்த அளவுக்கு சிறந்த முறையில் தமிழ்நாட்டிலே பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன.

(பிற்பகல் 1-00)

இங்கொன்றும் அங்கொன்றுமாக சரியான பஸ்கள் இல்லைபென்ற குறைகள் இருந்தாலும் பொதுவாகப் பார்க்கும்போது மிகச் சிறந்த திறமையான நிர்வாகத்தினை தமிழ்நாடு பெற்றிருக்கிறது என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. அதற்கு முதல் காரணம் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிக நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகின்றன. மிகத் திறமையானவர்கள் நிர்வாகப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பது இரண்டாவது, தமிழ் நாட்டில் தனியார் துறைக்கும் பொதுத் துறைக்கும் ஹெல்தி காம்படிஷன் இருப்பதாகும். உதாரணமாக எடுத்துக் கொண்டால், இந்தியன் ஏர்லைன்ஸ் விமானத்திலும், ஏர் இந்தியா விமானத்திலும் பயணம் செய்தால் இந்தியன் ஏர்லைன்ஸில் பலவிதமான வசதிகள் இருக்காது; ஏனென்றால் அங்கே மொனாபலி இருப்பதுதான். ஏர் இந்தியா விமானத்தில் ஏறிச் சென்றால் உலகத்தில் மிகச் சிறந்த கம்பெனிகளில் ஒன்றாக இருக்கிறது என்பதைத் தெரிந்து கொள்ளமுடியும். டிரான்ஸ்வொர்ட்டு, ஜப்பான் ஏர்லைன்ஸ் போன்ற மிகச் சிறந்த கம்பெனிகளோடு போட்டி போடுகிற காரணத்தால் மிக நல்ல முறையில் இயங்குகிறது. அதேபோன்றுதான் தமிழ் நாட்டில் மிகத் திறமையான போக்குவரத்து இருக்கிறது.

தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரை, அண்ணாவின் கொள்கையான தேசியமயக் கொள்கையை இந்த அரசு முற்றிலும் கடைப்பிடிக்கிறது என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நிலத்திற்கு உச்சவரம்பை முதலிலே கொண்டு வந்ததை நிராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு 15 ஏக்கராகக் குறைத்தது. அதே போன்று நம்முடைய அரசு தனிப்பட்ட ஒருவர் ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கக்கூடாது என்ற உச்ச வரம்பைக் கொண்டு வந்ததை வரவேற்கிறேன். இந்த அரசு நிச்சயமாக அதை நிறைவேற்றும் என்று நம்புகிறேன்.

(திரு. கோ. விஸ்வநாதன்)

[1980 ஜூலை 23]

தமிழ் நாட்டில் பல பகுதிகளில் புதிய ரூட்டுகளை தனியாருக்கு வழங்கி வருகிறார்கள். இதிலே முரண்பாடு இருப்பதாகக் கருதுகிறேன். தனியாருக்குப் புதிய ரூட்டுகளைக் கொடுப்பது, அதற்குப் பிறகு தேசிய மயமாக்குவது என்பது தேவையில்லாத ஒன்றாகும். அதை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும்.

தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலர் குறிப்பிட்டதுபோன்று குக்கிராமங்களுக்கும் பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. டவுன் பஸ்கள் நூற்றுக்கணக்காக விடப்பட்டிருக்கின்றன. என்னுடைய தொகுதியில் மட்டுமல்லாது மற்ற எல்லாத் தொகுதியிலும் இன்னும் நிறைய பஸ்கள் விட வேண்டுமென்ற கோரிக்கையைச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதிலே ஒருசிறு குறை இருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

ஒரே வழித் தடத்தில் மபசல் பஸ், டவுன் பஸ் இரண்டும் விடுகிறார்கள். இதற்கும் அதற்கும் பாதிக்கட்டணம் வித்தியாசமிருக்கிறது. இதனால் மபசல் பஸ் ஓட முடியாத நிலை இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் இதனைக் கருத்தில் கொண்டு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் பஸ் கட்டணத்தைப் பொறுத்தமட்டில் பல உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டுப் பேசினார்கள். இதிலே மத்திய சர்க்கார் மிகப் பெரிய பொறுப்பேற்றிருக்கிறது என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். பஸ் சேசிஸ், வாரி சேசிஸ் விலை உயர்ந்துகொண்டே போகிறது. யார்தான் கன்ட்ரோல் பண்ணப்போகிறார்கள், எப்போது தடுத்து நிறுத்தப் போகிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. டயர் விலை சென்ற ஓராண்டில் மூன்று நான்கு முறை ஏற்றப் பட்டிருக்கிறது. இதைக் கட்டுப்படுத்த மத்திய அரசு முன்வரவில்லை. ஸ்பேர் பார்ட்சின் விலையும் 200 சதவிகிதம், 300 சதவிகிதம் உயர்ந்திருக்கிறது. அனுபவம் உள்ளவர்கள் இருப்பார்களானால் தெரிந்திருக்கும். வீல் பேரின் 84 ரூபாய், 85 ரூபாயாக இருந்தது 240 ரூபாய், 250 ரூபாய் கொடுத்து வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. இதைக் கட்டுப்படுத்த மாநில சர்க்காருக்கு அதிகாரம் இல்லை, மத்திய சர்க்கார் கவனிப்பதில்லை. டீசல் விலையை மத்திய சர்க்கார் உயர்த்தியிருக்கிறது. அதனால் பல மாநிலங்களில் கட்டணத்தை 40 சதவிகிதம் வரை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். இவற்றை மனதில் கொண்டு மாநில அரசு முடிவு எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 33] (திரு. கோ. விஸ்வநாதன்)

கப்பல் போக்குவரத்துத் துறையைப் பற்றிச் சில உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். கப்பல் நிச்சயமாக நமது மாநிலத்திற்குத் தேவை. விவாதத்தில் கலந்து பேசிய காங்கிரஸ் கட்சித் தலைவர் மாண்புமிகு ஹாஜா ஷெரிப் அவர்கள் கூட குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். தமிழ்நாட்டில் மின்சார உற்பத்தி குறைவாக இருக்கிறது. ஹைட்ரோ எலக்ட்ரிசிட்டிக்கு மேலும் போதுமான வசதி இல்லை. ஆகவே, தெர்மல் ஸ்டேஷன்கள் அதிகம் தேவை. அதற்கு நிலக்கரி கொண்டு வந்தாக வேண்டும். நிலக்கரி பிகாரிலிருந்து மற்ற மாநிலங்களிலிருந்து கொண்டு வரவேண்டுமென்றால் நிச்சயமாக கப்பல் மூலந்தான் கொண்டு வந்தாக வேண்டும். மற்ற மாநில கப்பல்கள், ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் கப்பல்களை நம்பியிருப்பதைவிட நம்முடைய மாநிலத்திற்குச் சொந்தமாக இரண்டு மூன்று கப்பல்கள் இருந்தால் நிலக்கரி கொண்டு வர செலவும் குறைவாக இருக்கும், சீக்கிரமாகவும் நிலக்கரி கொண்டு வந்து மின்சார உற்பத்தியைப் பெருக்க முடியும். கப்பல் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இதிலே கவனம் செலுத்தவேண்டும். இன்னும் தேவையான நல்ல கப்பல்களை வாங்கி நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்கு முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல் போக்குவரத்திற்கு முக்கியமானது சாலைப் போக்குவரத்து. நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே அந்த இலாகா இல்லையென்று சொன்னாலும் கூட சாலைப் போக்குவரத்திலே அவர்கள் அதிகமாகக் கவனம் செலுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்னும் பல இடங்களிலே சாலைகள் சரியாக இல்லை, இணைப்புச் சாலைகள் இல்லை, பல சாலைகள் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக ஆக்கப்படவேண்டும். இன்னும் பல குறைகள் இந்தத் துறையிலே இருந்தாலும்கூட, நேரம் இல்லாத காரணத்தினால் நான் சொல்ல முடியவில்லை, அவைகளைப்பற்றி எல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தினால் தமிழ்நாட்டு மக்கள் சிறந்த முறையிலே போக்குவரத்து வசதிகளையும், பேருந்து வசதிகளையும் பெறுவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கும், சென்னையிலிருந்து நாகர்கோவிலுக்கும் செல்கின்ற பஸ்கள் சிறந்த பஸ்களாக இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட சிறந்த பஸ்கள் மற்ற மாநிலங்களுக்கு வரவேண்டுமென்றால் குறைந்தது 10, 15 ஆண்டுகளாவது ஆகும். அப்படிப்பட்ட சிறந்த பஸ்களை கிராமப் புறங்களிலே விடுவதற்கும் அதன் மூலமாக கிராம மக்கள் வசதிகளைப் பெறுவதற்கும் ஏற்ற வகையிலே சாலை அமைப்பிலே அதிகமான கவனத்தைச்

(திரு. கோ. விஸ்வநாதன்)

[1980 ஜூலை 23]

செலுத்தவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றியைத் தெரிவித்து முடித்துக்கொள்கிறேன் வணக்கம்,

* திரு. துரை முருகன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களால் இந்த மாமன்றத்திலே வைக்கப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது நான் சார்ந்திருக்கின்ற நிராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலே என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இவைகள் மிகவும் முக்கியமான மானியக் கோரிக்கைகள் ஆகும்.

ஆளுகின்ற கட்சியாக வந்திருக்கிற ஒரு கட்சிக்கு முற்போக்கான திட்டங்கள் இருக்கின்றனவா இல்லையா என்று அளவிடுவதற்கு இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் உதவும் என்று கருதுகிறேன், அது எந்தக் கட்சியாக இருந்தாலும். முதலாவதாக, இந்த சர்க்கார் நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையிலே விருப்பம் கொண்டதா இல்லையா என்பதை இந்த மானியக் கோரிக்கைகள்தான் தெளிவுபடுத்தும். இரண்டாவது, செல்வம் ஓரிடத்திலே குவிந்து சில பேர்கள் மட்டும் உரிமத்தின்மீது உரிமங்கள் பெற்று, பெர்மிட் மீது பெர்மிட்டுகள் பெற்று பெரிய பானையக்காரர்களைப் போன்று மாவட்டந்தோறும் ஆதிக்கம் செலுத்துகிறார்களே, அந்த ஆதிக்கத்தை தவிடு பொடியாக்கி, எல்லா மக்களுக்கும் எல்லாமும் கிடைக்கிற வகையிலே ஒரு திட்டத்தை வகுப்பதற்கு, சமதர்ம வாழ்வைச் செயல்படுத்துவதற்கு அரசாங்கத்திலே கொள்கை இருக்கிறதா என்பதை சோதிப்பதற்கும் இந்த மானியக் கோரிக்கைகள்தான் உதவும். மூன்றாவது, மக்களுக்குத் தொண்டு செய்கிறபோது லாபநட்ட கணக்கை எதிர்பார்க்கக் கூடாது என்று ஒரு முறை அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இந்த மானியத்தைப்பற்றி இங்கே சொன்னார்கள். அப்படி லாபத்தை மட்டுமே பார்க்கவேண்டுமானால் சத்திரத்திற்கும் சர்க்காருக்கும் வித்தியாசம் இல்லாமல் போய்விடும் என்று சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலையிலே லாபத்தை எதிரோக்காமலே தொண்டு செய்கிற ஒரு தூய உள்ளம் இந்த அரசுக்கு இருக்கிறதா என்பதைப் பார்ப்பதற்கும் இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் தான் உதவிடுவதாக இருக்கும். அந்த அடிப்படையிலே பார்ப்போமானால் இந்த சர்க்காருக்கு நாட்டுடமையாக்குகிற ஒரு திட்டம், ஒரு கொள்கை இருக்கிறதா என்பதை முதற்கண் எடுத்துப்பார்த்தால் என்னைப் பொறுத்தவரையிலே அது அதிகமாகத் தென்படவில்லை என்பதை வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. துரை முருகன்)

போக்குவரத்துத் துறையிலேயே ஒரு திருப்புமுனையை ஏற்படுத்தியது, நாட்டுடமையாக்குகிற கொள்கையை தீவிரமாக்கியது 1967-ல் அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றதற்குப் பிறகுதான். அதற்கு முன்னாலே 1947-லேயே அதற்கு ஒரு விதை ஊன்றப்பட்டது, அதற்குப் பிறகு 1959-ல் விரைவுப் பேருந்துகளை 250 மைல்களுக்கு மேலாக ஓடுகிறவைகளையெல்லாம் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்ற சிலைமையை துரிதப்படுத்தி அதை வேகப்படுத்தி நாட்டுக்கு நல்ல பயன் ஏற்படக்கூடிய முறையிலே அதற்கான திட்டத்தை தீட்டியது போலீஸ் அண்ணா அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்திலேதான். முதல்வராக அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இருந்த காலத்திலே அதற்குக் கீழே போக்குவரத்துத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்று இருந்தவர் எங்களுடைய தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் ஆவார்கள். எனவே அறிஞர் அண்ணா அவர்களின் தலைமையிலே அவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்து அந்தத் துறையிலே பல்வேறு சீர்திருத்தங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார் என்பதை யாரும் மறுத்துவிட முடியாது, மறக்கவும் முடியாது. காரணம், 1967-ல் ஆட்சிக்கு வந்தபின் தான் 75 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கிற வழித்தடங்களிலே ஓடுகிற பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்குகிற திட்டத்தைக் கொண்டுவந்தது முன்னேற்றக் கழக அரசு. அதைப்போல் சென்னையிலிருந்து புறப்படுகிற, சென்னைக்கு வந்துசேருகிற வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கியதும் முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். அதைப்போலவே கன்னியாகுமரியிலிருந்து புறப்படுகின்ற, கன்னியாகுமரியைத் தொடுகின்ற அத்தனை பஸ்களையும் தேசியமயமாக்குகின்ற அந்த நற்காரியத்தைச் செய்தும் முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். இந்த அறிக்கையிலே குறிப்பிட்டிருப்பதைப்போன்று 1971ஆம் ஆண்டு சென்னை, செங்கற்பட்டு ஆகிய மாவட்டங்களை ஒருங்கிணைத்து பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் கண்டதும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். 1971 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பிளீட் அன்ட் ஸ்டேட் கேரேஜஸ் அக்விஸிஷன் ஆக்ட் என்ற ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவந்த 50 பஸ்களுக்கு மேலே வைத்திருக்கிறவர்களிடமிருந்து அந்த பஸ்களை நாட்டுடமை யாக்கியதும் மோட்டார் மன்னர்களை தவிடுபொடியாக்கியதும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். அதன் அடிப்படையிலேதான் மதுரையிலே சதர்ன் ரோட்வேஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திலிருந்து 346 பஸ்களை எடுத்தது திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான், பொள்ளாச்சியிலே ஏ.பி.டி. பிளாவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 110 பஸ்களை எடுத்தது திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான், கும்மகோணத்திலே சக்திவிஸால் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 50 பஸ்களை எடுத்தது திராவிட முன்னேற்றக் கழக

(திரு. துரை முருகன்)

[1980 ஜூலை 23]

அரசுதான். அதேபோல் ராமன் அன்ட் ராமன் கம்பெனி நிர்வாகத்திலேயேயிருந்து 180 பல்களை எடுத்தது முன்னேற்றக் கழக அரசு. அதேபோல ராம விலாஸ் விமீடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 65 பல்களை எடுத்தது முன்னேற்றக் கழக அரசு. இப்படி பல்களை எடுத்துவிட்ட பிறகு திக்குத் தெரியாத காட்டில் நிற்கின்ற பார்வதியைப்போலப் புலம்பாமல், அதை நாட்டுக்குப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்ற நிலைமைகளை உருவாக்குவதற்காகத்தான், சோன், சோழன், பாண்டியன், அண்ணா, பெரிபார், கட்டபொம்மன் ஆகிய பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கி, அந்தந்தப் பகுதியிலே உள்ள மக்களுக்குத் தொண்டு செய்வதற்கான திட்டங்களைத் தீட்டியதும் முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். ஆனால் இதேபோன்ற இந்தத் திட்டங்க ளோடு இது முற்றுப்பெற்று விடக்கூடாது என்பதற்காக, மேலும் இவற்றை விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று சொல்லி, விடுதலை வெள்ளி விழா இந்த நாட் டிலே கொண்டாடப்பட்ட நேரத்தில் இந்த மாமன்றத்திலே அன்றைய முதல மைச்சராக இருந்த எங்களுடைய தலைவர் அவர்கள், கலைஞர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். இல்லார் இல்லை, இந்நாட்டில் எல்லார் இல்லை, நல்லரை கீழ்த்திடும் வல்லார் இல்லை, எங்கும் புதுமை, எநிலும் புதுமை, அனைத்தும் பொதுவுடமை என்று கூறி சுயன்டிஸ்பிக் சோஷலிசத்திற்கான பாதையை அமைத்தது என்று சொல்லி, ஐந்தாண்டுக்குள்ளாக நாட்டிலுள்ள எல்லாப் பேருந்துகளையும் நாட்டுடமையாக்குவோம் என்ற புரட்சிகரமான திட்டத்தை அன்றையதினம் இந்த மாமன்றத்திலே அறிவித்தார்கள்.

(பிற்பகல் 1-10)

அதுமட்டுமல்ல. பேருந்துகளை மட்டுமல்ல, பேருந்துகளிலே பணியாற்றுகின்ற, அரசாங்கம் நடத்துகின்ற பொதுத் துறைகளில் பணி யாற்றுகின்ற உழைப்பாளர்களும் பங்கு பெறுகிற வகையில் 24 பர்சன்ட் பங்கினை, அந்த முதலீட்டினை—முதலீட்டுப் பங்கினை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவது என்று தீர்மானிக்கிறோம் என்ற புரட்சிகரமான திட்டத்தையும் அன்று இதே அவையிலே அவர்கள் தெரிவித்தார்கள்.

அப்படி நீலகிரி மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற அனைத்து பல்களையும் நாட்டுடமையாக்கிறபொழுது, அது முடிந்து வேறொரு மாவட்டத்திற் குள்ளே துழைகிறபொழுதுதான், பஸ் முதலாளிகள் அன்றையதினம் வழக்கு மன்றத்திற்குப் போனார்கள். வழக்குமன்றத்திலே போய், இந்த இடத்திலே, கைகோர்ட்டிலே நமக்குச் சாதகமான நிலைமை ஏற்பட்ட பிறகு, சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே போய் இன்றைக்கு அந்த வழக்கு தொக்கி நிற்கிறது. கிட்டத் தட்ட 1973 ஆம் ஆண்டிலேயிருந்து இத்தனை ஆண்டுக்காலம் அது அங்கேயே

1980 ஜூலை 23]

(திரு. துரைமுருகன்)

தொக்கி நிற்கிறது. இந்த அரசு ஆட்சிபிடம் ஏறி முன்றாண்டுக் காலம் ஆகிறதே இந்த முன்றாண்டுக் காலத்தில் இந்த அரசு அந்த வழக்கை நடத்துவதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுத்தது, என்ன முயற்சி எடுத்தது. அதற்காக எடுத்துக் கொண்ட நடவடிக்கைகள் என்ன? ஏன் அதை கிடப்பிலே போட்டிருக்கிறீர்கள்?

நம்மைப்போலவே பக்கத்திலேயிருக்கின்ற மாநிலம் கர்நாடகம். அங்கே ஒரு சட்டம் கொண்டு வந்தார்கள். இங்கே 'தமிழ்நாடு' என்கிற இடத்தில் 'கர்நாடகம்' என்ற பெயரை மட்டும் எழுதினார்கள். மற்றது புல்ஸ்டாப். கமா எல்லாம் அப்படியேதான் இருக்கும். அப்படி ஒரு நாட்டிடமையாக்குகிற திட்டத்தை கர்நாடக மாநிலத்திலே கொண்டுவந்தபொழுது, அதை எதிர்த்து பல் முதலாளிகளும், மற்றவர்களும் உச்சநீதிமன்றம் வரையிலே சென்றபொழுது, கர்நாடக அரசு தீவிரம் காட்டி, டெல்லிக்கு விடாந்து, அந்த வழக்கை முடித்து, தனக்குச் சாதகமாகக் கொண்டுவந்து, இன்றைக்குக் கொடு விற்றிருக்கிறது.

நமக்குப் பின்னாலே சட்டத்தைப் போட்ட கர்நாடக அரசுக்கு இருக்கின்ற அந்தக் கனியு, அந்தத் துணிவு உங்களுக்கு ஏன் இல்லை? எதற்காக நீங்கள் அப்படியே இருக்கட்டும் என்று இருக்கிறீர்கள்? அதிலே இருக்கிற மர்மம் என்ன? மர்மம் என்ன? தந்திரம் என்ன? உங்களுக்கு இருக்கின்ற வேறு நிலைமைகள்தான் என்ன? நாங்கள் கேட்கிறோம். எங்களுடைய ஐயப் பாடுகளை எடுத்து உங்கள் முன்னால் வைக்கிறோம். எந்தவொரு வழக்கும் கோர்ட்டுக்குப் போகக் கூடாது. போனால்

THIRU A. VELLAICHAMY: Sir, on a point of information.

THIRU DURAI MURUGAN: Am I to wait for the point of order, Sir. All right.

திரு. ஆ. வெண்ணைச்சாமி: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1973-லிருந்து 1976 வரை திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு தமிழகத்திலே இருந்தது. அப்பொழுது உச்ச நீதிமன்றத்திலே இருக்கின்ற அந்த வழக்கைப் பொறுத்து அந்த அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்தது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. துரை முருகன்: அதைத்தான் சொல்கிறேன். எங்களுடைய ஆட்சி, 74-க்குப் பிறகு ஒன்றரை ஆண்டுக் காலத்திலே கலைக்கப் பட்டு விட்டது. அந்த வழக்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே இருக்கிற

(திரு. துரை முருகன்)

[1980 ஜூலை 23]

பொழுது நீங்கள் என்ன நடவடிக்கை எடுத்தீர்கள் என்றுதான் நான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன். எங்களுடைய ஆட்சி அப்பொழுது உடனடியாகக் கலைக்கப்பட்டு விட்டது. அப்பொழுது நாங்கள் சுப்ரீம் கோர்ட்டிற்குப் போய் இருக்கிறோம். ஏன் என்றால், ஹைகோர்ட்டிலே எங்களுக்குப் பாதகமான நிலை உருவாகிவிட்டது. எனவே, சுப்ரீம் கோர்ட்டிற்குப் போனது நாங்கள். ஆகவே, அந்த நிலைமை இருக்கிறது.

நான் ஒன்று கேட்கிறேன். சர்க்காரிடத்திலேயிருந்து நான் தெரிந்து கொள்ள விழைவதெல்லாம், ஏதாவது ஒரு வழக்கு நீதிமன்றத்திற்குப் போனால் அதை அப்படியே கிடப்பிலே போட்டு விடுவதா?

பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967 தேர்தல் அறிக்கையிலே சொன்னார்கள், குதிரைப் பந்தயத்தை ஒழிப்போம் என்று. குதிரைப் பந்தயத்தை நாங்கள் ஒழித்தோம். உடனே கோர்ட்டிற்குப் போனார்கள். அது என்ன வாயிற்று? மறந்தே போய் விட்டார்கள் நாட்டிலே. நீங்கள் என்ன செய்கிறீர்கள்? எது ஒன்றும் கோர்ட்டுக்குப் போனால், அப்பா, ஆளை விடு என்கிறீர்களா? அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்தது உண்டா?

இன்னும்கூட நான் ஒன்றைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன், இதிலே பத்து பல்களுக்கு மேலே இருப்பதையெல்லாம் எடுத்து விடுவோம் என்று ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தோம். அதற்கும் என்ன செய்தார்கள்? கோர்ட்டுக்குப் போனார்கள். கோர்ட்டிலே என்ன நிலைமை? அதற்குப் பிறகு சாதகமான நிலைமை இல்லை; பாதகமான நிலைமை ஏற்பட்டு விட்டது. பாதகமான நிலைமை ஏற்பட்டதற்குப் பிறகு, கிட்டத்தட்ட இரண்டாண்டுக் காலம் ஆகிறது. 7—7—1978 தீர்ப்பு வந்து விட்டது. இப்பொழுது 1980 நடக்கிறது, ஏழாவது மாதம் நடக்கிறது. இரண்டாண்டுக் காலம் ஆகியிருக்கிறது. ஜனாதிபதி ஆட்சியிலே 3 பஸ்கள்தான் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொன்னார்கள். நீங்கள் என்ன செய்தீர்கள்? 5 ஆக்கிக்கொள்ளலாம் என்று அதற்கு ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள். 5 ஆக்கியிருக்கிறீர்கள். ஜனாதிபதி ஆட்சியே 3 ஆக்குகிறது. மக்களாலே தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு வந்திருக்கிற நீங்கள், அண்ணாவின் வாரிசு என்று வாயாரச் சொல்கிற நீங்கள் ஏன் அதை 5 ஆக்குகிறீர்கள்? அதிலே இருக்கிற மர்மம் என்ன? மாயம் என்ன? கேட்க மாட்டோமா? ஆகையினாலே, அதற்கு என்ன விடை என்பதையும் நீங்கள் தெரிவிக்க வேண்டுமென நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. துரை முருகன்)

இன்னொன்றைக்கூட அவர்கள் சொன்னார்கள். நாங்கள் புரட்சிகரமான திட்டத்தை உருவாக்கியிருக்கிறோம் என்பதற்குச் சில புள்ளிவிவரங்களை இங்கே கொடுத்திருக்கிறார்கள். 1967 ஆம் ஆண்டிலிருந்து, பொதுத்துறைப் பேருந்துகள், மாநிலத்தில் உள்ள மொத்தப் பேருந்துகள், பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்குதலின் சதவீதம் என்ற புள்ளிவிவரத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 1975-76 ஆம் ஆண்டோடு எங்கள் ஆட்சி முடிகிறது. 1976-77-ல் ஜனாதிபதியினுடைய ஆட்சி. 1977-78-லேயிருந்து நீங்கள் ஆளுகிறீர்கள். 1977-78-லே, நீங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தபொழுது, பொதுத்துறையிலே இருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 5,118. எத்தனை விழுக்காடு? 53 சதவிகிதம். 1978-79-ல், 5,482 பேருந்துகள் இருந்திருக்கின்றன, பொதுத் துறையில். அதாவது 53.6 சதவிகிதம். 1979-80-ல் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 6,402, அதாவது 56 சதவிகிதம். 1977-78-ல் 5,118 ஆக இருந்த பேருந்துகள், 1979-80-ல் 6,402 ஆக மாறி இருக்கிறது. இடையிலே 1,284 பேருந்துகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. இந்த 1,284 பேருந்துகளை எந்த எந்த வழித் தடங்களை அரசுடைமையாக்கி நீங்கள் எடுத்தீர்கள்? எப்படி இந்த 1,284 பேருந்துகள் கிடைத்திருக்கின்றன கணக்கிலே. இந்தப் பேருந்துகள் எப்படி அதிகமாயிற்று என்று கேட்டால், பின்னாலே சொல்கிறார்கள், '1979-80 ஆம் ஆண்டின்போது இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 26 கோடி செலவில் 1,321 புதிய பேருந்துகளைச் சாலையில் விட்டன' என்று. புதியதாக விட்ட பஸ்களையும், பொதுத் துறை பேருந்துகளாக மாற்றி, அதிலேயிருந்த கணக்கைக் கூட்டி, நாங்கள் பேருந்துகளை அதிகமாக நாட்டுடைமையாக்கியிருக்கிறோம் என்று பர்சன்டேஜைக் கூட்டியிருப்பதைப்போல், போலிக் கணக்கைக் காட்டியிருக்கிறீர்களே தவிர, அது கவைக்கு உதவாத கணக்கு என்று தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, கலைஞருடைய ஆட்சிக் காலத்திலே, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் நடத்திலே போய்க்கொண்டிருந்தன என்று கணக்கைப் படித்துக் காண்பித்தார்கள். அவர்களுக்கு ஒன்று தெரிவித்துக்கொள்வேன், பொதுவாகவே, ஒரு நிர்வாகத்தை எடுத்து நடத்துகிறபொழுது, சில நேரங்களில், கொஞ்ச நாட்கள், கொஞ்சம் நடத்திலேதான் போகும். அதற்குப் பிறகு தான் அ.வ கொஞ்ச கொஞ்சமாக பிக் அப் ஆகிவரும். இப்பொழுது அவை இலாபத்திலே நடக்கின்றன. இன்றைக்கு எல்லா ஊர்களிலும் பஸ்களை விடுகிறீர்களே, நீங்களே என்ன சொல்கிறீர்கள்? 'இப் புதிய வழித்தடங்களால் கழகங்களுக்கு வருவாய் இழப்பு ஏற்பட்டாலும் கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பேருந்து வசதி செய்தல் வேண்டுமென்ற சமுதாய நலக் குறிக்கோளுடன்

(திரு. துரை முருகன்)

[1980 ஜூலை 23]

தொடர்ந்து அவ்வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன' என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். ஆக, இப்பொழுது எல்லா ஊர்களிலும் புதிய பஸ்கள் விடுவதால் நட்டம் வருகிறது என்று நீங்களே ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். ஆனால், பின்னாலே லாபம் வராதா? நிச்சயமாக வரும். ஒரு தொழிலை ஆரம்பிக்கிறபொழுது நிச்சயமாக நட்டம் ஏற்படும். ஆனால், நட்டத்தைத் தொடர்ந்து எதிர்பார்க்காமல் காரியங்களைச் செய்யவேண்டும். லாபம் வருகிறது. ஆகவே, முதலிலே திட்டத்தை ஆரம்பித்து, கழகங்கள் அமைத்து, அதற்கு வேண்டிய சட்டதிட்டங்கள் அமைத்து, நாட்டுடைத் திட்டத்தை அமுலாக்கியதற்குப் பிறகு, இன்றைக்கு லாபம் வருகிறபொழுது, லாபம் வருகிறது என்று பேசுகின்றீர்கள்.

(பிற்பகல் 1-20)

இன்னொன்றையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (சுறுக்கீடு) நான் பேசுகிறவனா அல்லது படிக்கிறவனா என்பதை உங்களுக்குப் பின்னாலே உட்கார்ந்து இருக்கிற மதிப்பிற்குரிய நண்பர் விஸ்வநாதனைக் கேட்டுப் பாருங்கள். நான் பல்கலைக்கழகத்துப் பேச்சாளன். உங்களைப்போல பாடம் கேட்டு வந்தவன் அல்ல.

This is a silly matter. I say, I take it easy.

இந்த 3 பஸ்களை 5 பஸ்களாக உயர்த்தியிருப்பதில் இந்த சர்க்கார் இதிலே ஏதோ தில்லுமுல்லுகளை நடத்தி இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னொன்று. இந்த கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் ஒன்றை அமைத்தோம். அதனுடைய நிலை என்ன? அரசாங்கத்தினுடைய சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன், காபோர்டு மற்றும் உள்ள பல்வேறு துறைகள் குட்ஸை இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டு கார்ப்பரேஷன் மூலம் அனுப்பினால் லாபம் வரும். அதற்காக 1975ஆம் ஆண்டு ஒரு ஜி.ஒ போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இதன் மூலம் அனுப்புவது கிடையாது. பிரைவேட் லாரிக்காரர்களிடத்திலே அந்த கான்ட்ராக்டை விட்டிருக்கிறார்கள். சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன் மற்றும் இருக்கின்ற அரசாங்க இலாகாக்கள் அதன் மூலம் அனுப்பாததன் விளைவாகத் தான் இது இப்போது நஷ்டத்தில் போய்விட்டது. ஏன் இந்தத் திட்டத்தை திறைவேற்ற முடியவில்லை என்பதைக் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. துரை முருகன்) 1

அடுத்து, இந்த மாமன்றத்தில் ஒன்றை தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இங்கேகூட நண்பர் வினசைட் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஏதோ பஸ் முதலாளிகளுக்கு டாக்சை உயர்த்திக் கொடுத்த காரணத்தினால் 11 கோடி ரூபாய் லாபம் வந்து விட்டது என்ற கணக்கை ஒரு பூதாகரமாக ஆக்கிச் சொன்னார்கள்.

திரு. மி. வினசைட் : துணை தலைவர் அவர்களே, நான் சொன்னதை அவர்கள் தவறாகப் புரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். நான் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியதைப் பற்றித்தான் சொன்னேன்.

திரு. துரை முருகன் : நன்றி. ஆனால் ஒன்றை நீங்கள் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். அதை தலைப்புச் செய்தியாகப் போடலாமே தவிர, வேறு ஒன்றுக்கும் உதவாது. இங்கே கிட்டத்தட்ட 6,000 பஸ் முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள். தமிழ்நாட்டிலேதான் அதிகமாக சீட்டுக்கு வரியை உயர்த்தியிருக்கிறது. தமிழ்நாடு அரசாங்கம் அதிகமாக உயர்த்தியிருக்கிறது. அதனால் பஸ் முதலாளிகள், நீங்கள் அதிகமாக உயர்த்திவிட்டீர்கள்; எனவே நாங்களும் ½ பைசா 1 பைசா கட்டணத்தை உயர்த்திக்கொள்வதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று அந்த பஸ் முதலாளிகள் ஒரு சர்க்காரை அணுகுவதில் தவறு இல்லை. எங்கள் காலத்திலேயும் அணுகினார்கள். உங்கள் காலத்திலேயும் அணுகினார்கள். இப்போதும் அணுகி இருக்கிறார்கள். எனக்குப் பின்னாலே நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிறபோது, அவர்கள் பஸ்க்கும் கட்டணத்தை உயர்த்தப்போகிறார்கள். தனியார்களுக்கும் கட்டணத்தை உயர்த்த அனுமதி வழங்கப் போவதாக நான் அறிகிறேன். ஒன்றை நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நாட்டில் பஸ்ஸை நடத்துகின்ற முதலாளிகள் ஒரு சர்க்காரை அணுகுவதில் என்ன தவறு? அப்படி 11 கோடி ரூபாய் லாபம் என்றால் அவைகள் தனியாக ஒரே ஒருவருக்கு அவ்வளவும் போகின்றதா? கிட்டத்தட்ட 6,000 பஸ் முதலாளிகளுக்கு அவரவர்களுடைய நிலைமைக்கேற்ப அவைகள் போய்ச் சேரும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அப்படிப் பார்த்தால் 1 பஸ் ஒன்றுக்கு மாதம் 1,600 ரூபாய்தான் கிடைக்கும். இதில் என்ன மர்மம் இருக்கிறது. நாங்கள் திறந்த புத்தகம்.

இன்னொன்றையும் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். அந்த கன்சர்ன்டு மினிஸ்டரைக் கேட்காமலேயே நேராக சீப் மினிஸ்டர் கையெழுத்துப் போட்டார். ஏதோ இவர்தான் பக்கத்திலே இருந்து பார்த்தது போல அவர் சொன்னார். பொது விசாரணையில் அவர் கூறுவதாகச் சொன்னார். நான் இப்போது தெரிவித்துக்கொள்வதெல்லாம், ஒரு அமைச்சர் கையெழுத்திடுகிறபோது—

(திரு. துரைமுருகன்)

[1980 ஜூலை 23]

நான் அமைச்சராக இல்லை, ஆனால் எப்படி இருப்பார்கள் என்று தெரியும்— சீப் மினிஸ்டர் என்ன செய்வார்? “குறிப்பிட்ட அமைச்சரோடு, சம்பந்தப் பட்ட அமைச்சரோடு பேசப்பட்டது. எனவே ஒப்புதல் அளிக்கிறேன்” என்று முதலமைச்சர் கையெழுத்துப் போடுவார். இந்த பைலிலேகூட “போக்குவரத்து அமைச்சரோடு பேசப்பட்டது, ஒப்புதல் அளிக்கிறேன்” என்றுதான் அன்று நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் கையெழுத்திட்டிருக்கிறார்கள். இது எப்படி தவறு என்று சொல்ல முடியும் (குறுக்கீடு) நான் சொல்லுகிறேன், ஒரு அமைச்சரோடு கலந்து பேசி இருக்கலாம், தொலைபேசியிலேகூட கேட்டிருக்கலாம். இங்கேகூட பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களுடைய நலனை, அவர்களுடைய வாழ்க்கையைக் குலைக்கின்ற ஒரு சதித் திட்டமாக இந்த 9,000 ரூபாய் வருமான உச்சவரம்பை கொண்டு வருகிற வகையில், ஒரு சட்டத்தின் அ.தி.மு.க. அரசு கொண்டு வந்தது. அன்றைக்கு பிற்படுத்தப்பட்ட துறை அமைச்சராக இருந்தவர் யார்? மாண்புமிகு எட்மண்ட் அவர்கள் கையெழுத்தை வாங்கிக்கொண்டா நீங்கள் செய்தீர்கள். இல்லை முதலமைச்சரே நேரடியாகக் கையெழுத்துப் போட்டிருக்கிறார். எட்மண்ட் சொன்னார் எனக்குத் தெரியவே தெரியாது என்று. அது என்னைக் கேட்காமலேயே வந்திருக்கிறது என்று சொன்னார். ஆகவே ஒரு கேபினட்டில் இருக்கக்கூடியவர்கள் கலந்து பேசி ஒரு முடிவு எடுத்துச் சொல்கிறார்கள். எனவே இதில் மர்மம் என்ன, மாயம் என்ன என்று கேட்பது ஏதோ ஒரு பெரிய விபரீதம் நடந்ததுபோல சுட்டிக் காட்டுவது, இந்தப் பேரவைக்கு அழகல்ல என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நான்கு இப்படிச் சொல்வேன். அன்றைக்கு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த துணை அமைச்சராக இருந்த ஒருவர் இப்படிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்கு பரிந்து பேசுவதற்காக டெலிபோன் சார்ஜ் மட்டும் கிட்டத்தட்ட 11 ஆயிரம் அல்லது 12 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு அவர் உபயோகப்படுத்தி இருக்கிறார், அதற்கு கணக்கு இருக்கிறது, ஆகவே தனிப்பட்ட ஒருவர், துணை அமைச்சர் கூட அல்ல, பார்லிமென்ட் செக்ரட்டரியாக இருக்கிற ஒருவர் 11,000 ரூபாய்க்கு டெலிபோனைப் பயன்படுத்தி இருக்கிறார், டிரங்கால் போட்டு இருக்கிறார், அரசாங்கப் பணத்தை நட்டப்படுத்தி இருக்கிறார் என்பதை பகிரங்கமாக நான் குற்றம் சாட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. பி. வின்சென்ட்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில், பார்லிமென்டரி செக்ரட்டரி என்று நான் ஒருவன்தான் இருந்தேன். மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் அவர்கள் சொல்லியிருப்பது நேரடியான குற்றச்சாட்டாக அமைந்து இருக்கிறது. முதன்முதலில் நான்

1980 ஜூலை 23]

(திரு. மி. வின்சென்ட்)

தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புவது, எனக்கு எவ்வளவு கால்கள் போடவேண்டும் என்கிற சீலிங் கொடுக்கப்படவில்லை, எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் நான் போன் கால் போட்டுக் கொள்ளலாம். அடுத்து, நான் போட்ட அத்தனை கால்களும் அதிகாரிகளுக்குப் போடப்பட்டவை அல்ல, வேறு காரியத்திற்காக போடப்பட்டன என்று சொன்னால் குற்றச்சாட்டு சொல்லலாம். அப்படியே இருந்தாலும் நான் 11,000 ரூபாய் அளவிற்கு கால் போடவில்லை. அப்படி போட்டு இருந்தால் நிரூபியுங்கள் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

திரு. அ. ரகுமான்கான்: எதற்காகப் போட்டார்கள்?

திரு. மி. வின்சென்ட் : அதையெல்லாம் நான் சொல்லவேண்டாம். இவர் யார் என்னைக் கேட்க? 11,000 ரூபாய்க்கு நான் கால் போடவில்லை என்பதை இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேல் சபையில் இதே குற்றச் சாட்டு வைக்கப்பட்டது. அப்போது அசெம்பிளி டிஸ்ஸால்ட் செய்யப்பட்டு இருந்த நேரம் என்பதால் எனக்கு பதில் சொல்ல வாய்ப்பு இல்லை. இருந்த போதிலும் அந்தக் குற்றச்சாட்டுக்கு பதில் கொடுக்க வேண்டும் என்று அன்று பொறுப்புள்ள ஒருவர் மூலமாக அப்போதே பதில் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அப்போதே நான் 11,000 ரூபாய்க்கு கால் போடவில்லை என்பதை மறுத்து இருக்கிறேன். வேண்டுமானால், அந்த இலாகாவிற்கு எழுதிக் கேளுங்கள், நான் 11,000 ரூபாய்க்கு கால் போட்டிருக்கிறேனா இல்லையா என்று? போடவில்லையென்றால் சம்பந்தப்பட்ட உறுப்பினர் என்னிடத்தில் மன்னிப்புக் கேட்பாரா என்பதை இந்த மன்றத்தில் கேட்க விரும்புகிறேன். அப்படி போட்டு இருந்தால், நான் பகிரங்கமாக மன்னிப்புக் கேட்கிறேன் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. துரை முருகன் : கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ஒரு டி.பி.யில் ஒரு துணை அமைச்சர் டிரங்கால் போட்ட சார்ஜ் 11,000—12,000 அளவிற்குப் போய் இருக்கிறது என்று சொன்னேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் என்று சொன்னேனே தவிர, திரு. வின்சென்ட் என்று சொல்லவில்லை. உடனே அவர் எழுந்து எங்கப்பன் குதிருக்குள் இல்லை என்று 'கன்பஷன்' ஸ்டேட்மென்ட் கொடுத்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நான் இன்னும் சொல்கிறேன். (குறுக்கீடு) அவர்களாகவே இங்கே கன்பஷன் ஸ்டேட்மென்ட் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அதற்கு நன்றி. அதை நிரூபிப்பீர்களா என்று கேட்டார்கள். நிரூபிப்பதற்குத்தான் இந்த மன்றத்தில் நான் அதைப் பேசி இருக்கிறேன். பொது விசாரணை வைத்தால் ஆதாரங்கள் அள்ளி வீசப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பொது

(திரு. துரைமுருகன்)

[1980 ஜூலை 23]

விசாரணை வாட்டும், அடுக்கடுக்கான ஆதாரங்கள் அள்ளி வீசப்படும். இங்கே பஸ்கேரியா கப்பல் பேரம்பற்றி பேசுகிறபோது அடுக்கடுக்கான ஆதாரங்கள் வரவில்லையா, அதைப்போல் வரும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்னொன்றும் சொல்வேன். ஒவ்வொன்றுக்கும், காரண காரியங்களைக் கற்பனை செய்து பேசுவது என்றால் இந்த மன்றத்திலே நானும் பேசுவேன்.

இங்கே அசோக் லேலண்ட் என்ற ஒரு நிறுவனம் இருக்கிறது. அருமையான சேசிஸ் செய்யும் நிறுவனம் அது. அந்தச் சேசிஸைத்தான் எல்லோரும் வாங்கவேண்டும் என்று விரும்புகிறார்கள். அவ்வளவு டிமாண்ட் இருக்கிறது. ஆனால் நம்முடைய சர்க்கார் பேருந்து வேண்டும் என்று சொல்லி, இங்கே யிருக்கிற அசோக் லேலண்டை விட்டு விட்டு, கல்கத்தாவிற்குப் போய், 278 பஸ் சேசில்களை வாங்கினார்களே, அதை இங்கே வாங்கியிருந்தால் அந்த சேஸ் டாக்ஸ் நம் மாநிலத்திற்கு வந்து இருக்குமே, இங்கே வாங்கியிருந்தால் உற்பத்தி அதிகமாகியிருக்கும், அதனால் தொழிலாளிக்கு ஓவர் டைம் கிடைத்து இருக்கும், எல்லாவற்றையும் விட்டு விட்டு, கல்கத்தாவில் போய் வாங்கினீர்களே, அதிலே இருக்கும் மர்மம் என்ன, அதிலே ஏற்பட்ட நிலைமை என்ன, அதனுடைய ஆதாயம் என்ன என்பதை எல்லாம் நான் சுட்டிக்காட்ட இன்றைக்குக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

எனவே, இந்த பஸ் தொழிலைப் பொறுத்தவரையில், ஒட்டுமொத்தமாகச் சொன்னால், திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் எந்த இடத்தில் விட்டு விட்டுப் போயிற்றோ அதற்குப் பிறகு நீங்கள் இம்மி அளவும், கடுகு அளவும் இதனுடைய முன்னேற்றத்தில் கவனம் செலுத்தவில்லை . . .

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் விட்டு விட்டுப்போன இடத்தில் இருந்து நாங்கள் இம்மி அளவும் நகரவில்லை என்று தப்பான எண்ணத்தில் தவறான குற்றச்சாட்டுகளை, ஆதாரம் இல்லாத குற்றச்சாட்டுகளைச் சொல்லிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள்.

திரு. துரை முருகன் : துணை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் மெத்தப் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆதாரங்கள் தயாராக இருக்கின்றன, பொது விசாரணை வையுங்கள். எங்களுக்கு மட்டும் பொது விசாரணை என்று சொன்னால், உங்களுக்கு வராதா? இட்டாருக்கு இட்ட பலன்—வாங்கிக் கட்டிக்கொள்ளுங்கள். ஆதாரங்கள் உண்டு. அடுக்கடுக்காக வரும்.

1980 ஜூலை 23]

திரு. ஆர். மணிமாறன்: தலைவர் அவர்களே, அடுக்கடுக்காக ஆதாரம் வரட்டும். அந்த ஆதாரங்களைச் சந்திப்பதற்கு இன்றைக்குள்ள ஆளும் கட்சி தயாராக இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் துரை முருகன் அவர்கள் அசோக் லேலண்ட் பிரச்னைபற்றி எடுத்து வைத்தார்கள். ஏற்கனவே இந்தப் பிரச்னை இதே மாமன்றத்தில் எடுத்து வைக்கப்பட்டு அதற்குண்டான பதிலை இதே அவையில் மாண்புமிகு முன்னாள் பேர்க்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் திரு. பொன்னையன் அவர்கள் அளித்து இருக்கிறார்கள். ஒருவேளை மாண்புமிகு துரை முருகன் அவர்கள் அப்போது இங்கே இருக்கையில் இல்லையோ அல்லது மறந்து விட்டார்களோ என்பதை நான் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-30)

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்—தலைமை)

திரு. துரை முருகன்: தலைவரவர்களே, நான் முடித்து விடுகிறேன். ஒரு தரம் சொன்ன காரணத்தால் உண்மைக்கு மாறானது உண்மையாகிவிட முடியாது.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

இன்னும் நான் சேரன்மாதேவி பிரச்சனைக்கு வரவில்லையே, தலைவர் வந்தாச்சு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சபையின் அனுமதியோடு நேரத்தை சிறிது நீட்டிக்கிறேன். திரு. துரை முருகன், சீக்கிரம் முடியுங்கள்.

திரு. துரை முருகன்: நான் எப்போதும் தலைவருடைய ஆணைக்கு கட்டுப்படுகிறவன். சீக்கிரம் முடித்துக்கொள்கிறேன். ஆகையால் சொல்கிறேன், இந்த நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்திலேயும் நீங்கள் பலன் எடுக்க வில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கடைசியாக ஒன்றே ஒன்று. இந்த கப்பலைப்பற்றி

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பழைய சட்டசபை முடிந்து, தேர்தல் வந்து, மக்கள் திரிப்பளித்து விட்டார்கள். ஆகையால் பழைய திகழ்ச்சியை எல்லாம் மீண்டும் சொல்ல வேண்டாம்.

[1980 ஜூலை 23]

திரு. துரை முருகன்: நான் பழையதை சொல்லவில்லை. புதியதை, இந்த அறிக்கையிலே இருப்பதைச் சொல்கிறேன். இந்த அறிக்கையிலே இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கப்பட்டது பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். “எம்.வி. தமிழ் அண்ணா கப்பல் ரூ. 1.11 கோடி விலைக்கு ஒப்பான் கப்பல் போக்கு வரத்துக் கம்பெனியிடமிருந்து வாங்கப்பட்டது. இக்கப்பலுக்கு வழங்கப் பட்ட சான்றிதழ் கால அளவு 1979 ஆம் ஆண்டில் முடிவடைந்துவிட்டதாலும், மேற்கொண்டும் இதைப் பயன்படுத்துவதற்காகப் பழுதுபார்ப்பது சிக்கன மற்றதாக இருந்ததாலும் இதைப் பயன்படுத்த இயலாதென்று ஒதுக்கிவிட முடிவு செய்யப்பட்டது. அதன்படி இக்கப்பல் 1979 ஆம் ஆண்டு டிசம்பரில் 32.53 இலட்சம் ரூபாய்க்கு விற்பனை செய்யப்பட்டது” என்று அறிக்கையில் இருக்கிறது. ஆக, அந்தக் கப்பல் வாங்கப்பட்டது 111 இலட்சம் ரூபாய்க்கு, விற்கப்பட்டது 32 இலட்சம் ரூபாய்க்கு. கிட்டத்தட்ட 79 இலட்சம் ரூபாய் குறைத்து அந்தக் கப்பலை விற்ப்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். விற்கும்போது யாரையாவது கேட்டார்களா? ஏதாவது எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி அமைக்கப்பட்டு, அந்த கமிட்டியி னருடைய ஆலோசனையைக் கேட்டார்களா? டென்டர் கால் லீபார் செய் தீர்களா? எத்தனை பேர் டென்டர் கேட்டார்கள்? 79 இலட்சம் ரூபாய் இழப்புக்கு விற்ப்பாளர்? இந்த விவரங்களை எல்லாம் இந்தக் குறிப்பில் ஏன் கொடுக்கவில்லை? ‘மொட்டைதாதன் குட்டையிலே விழுந்தமாதிரி’ அறிக்கை இருக்கிறது. ஏன் 79 இலட்சம் ரூபாய் இழப்புக்கு விற்க வேண்டி வந்தது என்பதற்கு நான்கு வரி இதிலே சொல்லியிருக்கலாமே. அப்படித் தெரிவிக்காததற்கு இதில் இருக்கிற மர்மம் என்ன? மாயம் என்ன? என்பதை நான் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மேலும் மூன்று கப்பல் களை வாங்குவதற்கு அரசு அனுமதித்துள்ளது. கழகம், தகுதியான கப்பல் களை வாங்குவதற்காக இருமுறை ஒப்பந்தங்களைச் செய்து கொண்டது. ஆனால், கப்பல்களை விற்பனை செய்ய முன்வந்தவர்கள் தாங்கள் முன்னர் கொடுத்த உறுதிமொழியைக் காப்பாற்றாததால் இவ்வொப்பந்தங்கள் நிறை வேறவில்லை என்று குறிப்பில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே நான் கேட்க விரும்புவது, கொடுத்த உறுதிமொழியைக் காப்பாற்றவில்லை என்றால் என்ன உறுதிமொழி தந்தார்கள்? ஏன் காப்பாற்றவில்லை? கொடுத்த உறுதி மொழியைக் காப்பாற்றாதவர்கள் என்றால் அது பல்கோரியாவைச் சேர்ந்த நிறுவனமா அல்லது வேறு இடத்தைச் சேர்ந்த நிறுவனமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நோம் இல்லை. முடித்துக் கொள் ளுங்கள்.

1980 ஜூலை 23]

திரு. துரை முருகன்: உங்களுடைய உத்தரவுக்கு நான் எப்போதும் கட்டுப்பட்டவன். இன்னும் ஒரு நிமிடத்தில் முடித்து விடுகிறேன்.

பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்த காலத்தில் எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி போட்டு, அவர்களுடைய ஆலோசனைகளைப் பெற்று, அந்த ஆலோசனையின்படி சமயநல்லூர் அனல்மின்சார நிலையம் விற்கப் பட்டது. அந்தக் கமிட்டியின் ஆலோசனையின் பேரில் விற்காததே ஊழல் என்று சொன்னீர்களே! இப்போது 79 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்திற்கு யாருடைய ஆலோசனையும் கேட்காமல், எந்தக் கமிட்டியும் அமைக்கப் படாமல், ஆலோசனை கேட்கப்படாமல் விற்றிருக்கிறீர்களே! இதில் இருக்கிற மர்மம் என்ன? இந்த இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் சர்க்கார் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. (மனியடிக்கப்பட்டது) கலைஞர் ஆட்சிக் காலத்தில் வெற்று வேட்டாக இருந்தது என்று முன்னால் பேசிய உறுப்பினர் சொன்னார். எங்கள் குறி தப்பி இருக்கலாம்; ஆனால் நாங்கள் தோட்டா இல்லாத துப்பாக்கி அல்ல என்பதைத் தெரிவித்து, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவரவர்களே, இங்கே ஏறத்தாழ 21 மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரை ஏறத்தாழ 11,552 பேருந்துகள் இன்றைய தினம் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதிலே 6,459 பேருந்துகள் அரசுடமை யாக்கப்பட்டவையாக இருக்கின்றன. நம்முடைய சென்னை மாநகரத்திலே 1,675 பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதிலே விரைவுப் பேருந்துகள் 378 போக ஏறத்தாழ 4,406 பேருந்துகள் புற நகரங்களிலும் கிராமங்களிலும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. எனவே இந்த அரசு வந்த பிறகுதான் கிராமப் புறங்களிலே அதிகமான வண்டிகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சியிலே இருக்கின்ற உறுப்பினர்கள்—இப்போது பல கருத்துக்களைப் பேசினாலும்கூட—ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

கடந்த இரண்டரை ஆண்டுக் காலத்தில் ஏறத்தாழ 1,264 புதிய வழித் தடங்களில் இந்த அரசு பேருந்துகளை விட்டிருக்கின்றது. அதேபோன்று ஏறத்தாழ 2,091 புதிய வண்டிகளைப் போட்டிருக்கின்றது—மோசடேன நிலையிலே இருந்த வண்டிகளை மாற்றி புதிய வண்டிகளைப் போட்டிருக்கின்றது.

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1980 ஜூலை 23]

அப்படி இதனால் பயனடைந்த கிராமங்கள் ஏறத்தாழ 2,894. இந்த 2,894 கிராமங்கள் போக இதற்கு முன்னாலே பயனடைந்த மொத்த ஊராட்சிகள் ஏறத்தாழ 8,034. தமிழகத்திலே மொத்தம் இருக்கின்ற ஊராட்சிகள் 12,539. இதிலே மீதம் உள்ள ஊராட்சிகளின் எண்ணிக்கை 4,205. இப்போது அதிகமான வண்டிகளை இந்த கிராம ஊராட்சிகளுக்கு விடவேண்டும் என்ற திட்டத்தை இந்த அரசு கொண்டுவந்து இருக்கிறது. இதிலே பெரும்பாலான கிராம ஊராட்சிகளுக்கு போதிய சாலை வசதி இல்லை. எனவே அதற்காகவும் இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ஏறத்தாழ 1,300 புதிய வழித்தடங்களை ஏற்படுத்துவதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது.

இங்கே பேசுகின்றபோது மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம், பழைய வண்டிகளாக இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட பேருந்துகளை எல்லாம் மாற்றுவதற்காக ஏறத்தாழ 500 பேருந்துகளை நாம் வாங்க இருக்கிறோம். அப்படி அங்கே இருக்கின்ற பழைய வண்டிகள் முழுவதையும் விற்றுவிட வேண்டுமா அல்லது பஸ்களே இல்லாத கிராமங்களுக்கு அதை தற்காலிகமாகப் பயன்படுத்த முடியுமா என்பதைப் பற்றி எல்லாம் இந்த அரசு தீவிரமாக பரிசீலனை செய்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கின்றது.

அடுத்து, சென்னை நகரிலே போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக இருக்கின்றது என்று பல்வேறு உறுப்பினர்கள் சொல்லி இருக்கிறார்கள். நாம் அதை அனுபவபூர்வமாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். எனவே அதைத் தீர்க்கின்ற வகையிலே ஏறத்தாழ 555 புதிய பேருந்துகளை நாம் உலக வங்கியினுடைய உதவியோடு வாங்க இருக்கிறோம். இந்த ஆண்டு துவங்கி மூன்று ஆண்டுகளுக்குள் அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற முடியும். அதை நிறைவேற்றுகின்றபோது நிச்சயமாக சென்னை நகரத்திலே ஒரு நல்ல முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்த முடியும் என்ற நம்பிக்கை எங்களுக்கு இருக்கின்றது.

அடுத்து, இங்கே பேசியவர்களானாலும் சரி, வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்திருந்தவர்களானாலும் சரி பெரும்பாலோர் தங்களுடைய பகுதிக்கு பேருந்துகள் வேண்டும் என்பது பற்றிச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு நிறைய கிராமங்களுக்கு பேருந்துகளை விட்டிருக்கின்றது. பல கிராமங்களுக்கு கூடுதலாக பேருந்துகள் விட வேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். இந்த அரசினுடைய நோக்கம் என்னவென்றால் பஸ்ஸை

1980 ஜூலை 23]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

இல்லாத கிராமத்திற்கு முதலிலே கொடுத்துவிட்டு அதற்குப் பிறகு பஸ்கள் இருக்கின்ற இடங்களுக்கு கூடுதலாக விவெதற்குரிய நடவடிக்கையை எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, நாட்டுடமை பற்றிச் சொன்னார்கள். ஏறத்தாழ இப்போது 56 சத வீதம் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. துரை முருகன் அவர்கள் பேசுகின்றபோது புதியதாக எதையும் நாட்டுடமையாக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். ஆனால் புதியதாக வழித் தடங்களை ஏற்படுத்துகின்றபோது அவை தனியாருக்குக் கொடுக்கப்பட வில்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். எனவே நீதிமன்றத்திலே இதற்கு ஒரு விளக்கம் கிடைத்த உடனே நிச்சயமாக துரிதமான நடவடிக்கையை இந்த அரசு எடுக்கும் என்பதையும் அதிலே எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் தயங்காது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மூன்றாண்டுக் காலத்திலே அந்த வழக்குகள் குறித்து என்ன செய்தார்கள் என்று கேட்டார்கள். இந்த வழக்கு ஆரம்பித்து அவர்களும் மூன்றாண்டுகள் இருந்திருக்கிறார்கள், அப்போது அவர்கள் எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை.

(பிற்பகல் 1-40)

இருந்தாலும் கூட இந்த அரசினுடைய நோக்கம் படிப்படியாக பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்குவதுதான் என்பதை இங்கே தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்ள முடியும்.

அதே நேரத்தில் இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராஜாராம் ரெட்டியார் அவர்களும், சாகுல் ஹமீது அவர்களும் தனியார் துறையை ஊக்குவிக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இராஜாராம் ரெட்டியார் அவர்கள் சார்ந்திருக்கிற கட்சியைச் சார்ந்த அன்பிற்குரிய உறுப்பினர் திரு. சுந்தரராஜன் அவர்கள் சொல்கிற நேரத்தில் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குவதைத் தீவிரப்படுத்த வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். எனவே தயவுசெய்து உங்களுக்குள்ளேயே எப்படி நீங்கள் முடிவு எடுக்கிறீர்கள் என்பதையும் சொல்லவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன் . . .

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : தலைவர் அவர்களே, எங்களுடைய கட்சியின் கொள்கைப்படி தேசியமயமாக்குவதை நிச்சயமாக நாங்கள் எதிர்க்கவில்லை. ஆதரிக்கிறோம், ஆனால் அதே நேரத்தில் பல இடங்களில் அரசு பேருந்துகளை

[திரு. நா. சுந்தரராஜ்]

[1980 ஜூலை 23]

கேட்டாலும், அதைக் கொடுப்பதற்கு பதிலாக தனியார் பேருந்துகளை கொடுத்து வருகிறீர்கள். எங்களைப் பொறுத்தவரையில் தனியாரும், அரசும் இந்தப் பொதுத் துறையிலே ஈடுபடுவதிலே எந்தவிதமான வேறுபாடும் இல்லை. ஆனால் அதே நேரத்தில் . . . (கூச்சல், குழப்பம்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சரி, நீங்கள் பொதுத் துறையை ஆதரிக்கிறீர்கள், இராஜாராம் ரெட்டியார் அவர்கள் தனியார் துறையை ஆதரிக்கிறார். அதனால் இரண்டையும் ஆதரிக்கிறீர்கள் என்று எடுத்துக் கொள்வோம். மாண்புமிகு அமைச்சர் தொடர்ந்து பேசட்டும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சுந்தரராஜன் அவர்கள் கொடுத்த விளக்கத்திற்கு நன்றியைக் கூறிக் கொள்கிறேன். ஆனாலும் இந்த அரசாங்கம் படிப்படியாக போக்கு வரத்துத் துறையை நாட்டுடமையாக்கும் என்பதை தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் மாண்புமிகு சுந்தரராஜன் அவர்கள் பேசுகிறபோது எடுத்துச் சொன்ன காரணத்தினால் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதாவது, ஆட்டோ, டாக்சி போன்றவைகளின் மீட்டர்கள் சரியாக இல்லை என்று சொன்னார்கள். அனுபவ பூர்வமாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள், அதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். அதற்கான கடுமையான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் தயாராக இருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். பேசும் போது சொன்னார்கள், பத்து ரூபாய் கேட்டு கடைசியில் 8 ரூபாய்க்கு வந்தார்கள் என்று. நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். ஆனால் இப்படி பொறுப்புள்ள மாண்புமிகு உறுப்பினர்களே அது எந்தத் தேதியில் எந்த வண்டி என்று சொல்லியிருந்தால் நடவடிக்கை எடுக்க வசதியாக இருக்கும். அப்படி உதவிகரமாக இருக்கவேண்டும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்களைப் போன்றவர்கள் என்று நான் விரும்புகிறேன். யாருக்கோ நடைபெறுகிறது, எங்களுக்குப் பொறுப்பு இல்லை என்று சொல்லிவிட்டால் இந்த அரசாங்கமோ அல்லது அரசாங்க அதிகாரிகளோ நேரிடையாக ஒவ்வொன்றையும் பார்க்க முடியாது என்பதை அனுபவ பூர்வமாக இங்கே நான் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மேலும் சென்னையில் நெருக்கடி அதிகமாக இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். கூடுதல் பேருந்துகளை விடுவதாக நான் அதற்கு பதில் சொல்லியிருக்கிறேன். இன்னும் தொழிலாளர்களுடைய நலனைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அதைப் பற்றிச் சொல்கிற நேரத்தில், இந்த அரசாங்கம் இதற்கு முன்பிருந்தே

1980 ஜூலை 23]

(திரு. சு. முத்துசாமி)

தொழிலாளர்களுடைய நலனைப் பற்றி தீவிரமாகச் சிந்தித்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறது. போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கான சட்டத்தில் கூறப்பட்டுள்ள சலுகைகளை இந்த அரசு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அது மட்டும் அல்ல, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப் போன்றும் இந்த அரசாங்கம் ஏற்கெனவே பரிசீலனை செய்துக் கொண்டிருக்கிறது. பொதுவான பணி நிலையம் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதையும் திண்ணமாகப் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இங்கே பேசுகிறபோது, துறைமுகங்களைப் பற்றியும் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். சிலர் அதன் மீது பேசியிருக்கிறார்கள். கடலூர், நாகப்பட்டினம் ஆகிய துறைமுகங்களைப் பொறுத்த வரையில், இந்தத் துறைமுகங்களில் அதிகமாகக் கட்டக்கூடிய அனுப்ப வேண்டும் என்று மத்திய அரசாங்கத்தை கேட்டுக் கொண்டதன் பேரில் இப்பொழுது உரக் கப்பல்களை அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அதன் மூலம் 1979-80 ஆம் ஆண்டில் 25,000 டன்கள் ஏற்றி, இறக்கிய அந்த சரக்குகள் இன்றையதினம், 1980-81 ஆம் ஆண்டில் 29,300 டன்களாக உயர்த்தப் பட்டிருக்கிறது என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதுபோன்று இன்னும் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்து, பல்வேறு முன்னேற்றத் திட்டங்களை இதில் செய்ய வேண்டும் என்பதை இந்த அரசாங்கம் தீவிரமாகச் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறது. நடவடிக்கை எடுக்கும் இங்கே சில குற்றச்சாட்டுகளையும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்ன அனைத்துக் கருத்துகளும் குறிப்பேட்டில் இருக்கின்றன. நிச்சயமாக அதை எடுத்துப் பார்த்து என்னென்ன நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும், எப்படி எல்லாம் உங்கள் யோசனைகளை ஏற்று முன்னேற்றம் செய்ய வேண்டும் என்பதுகுறித்து இந்த அரசாங்கம் தீவிரமாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை இங்கே நான் தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இங்கே ஒரு வெட்டுத் தீர்மானத்தில் இந்த இரு சக்கர வண்டிக்கு, மொப்பப் பட்டு ரூ. 10 இன்றையதினம் மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை வரி வசூல் செய்கிறார்கள். அதை ரத்து செய்யவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். இது எந்தளவிற்கு சரியாக இருக்கும் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களே சிந்திக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1980 ஜூலை 23]

இன்னொரு உறுப்பினர் சொல்லியிருக்கிறார்கள், வாகனங்களுக்கு நான்கு நம்பர்கள் இப்போது இருக்கிறது, அது ஐந்தாக இருக்கலாம் என்று. இவற்றில் எல்லாம் நடைமுறையில் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பலபேர்கள் ஓட்டுனர்களுக்கு சரியான பயிற்சி இல்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி பின்னால் சொல்ல இருக்கிறேன். அதற்காக இந்த அரசு என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கிறது என்பதை பின்னால் சொல்கிறேன்.

ஸ்டிரிக்ஸில் பிரயாணிகள் செல்லக்கூடாது என்பதற்காக இந்த அரசு ஒரு சட்டம் போட்டது. அந்தச் சட்டம் வேலை செய்கிறதா இல்லையா என்றெல்லாம் கேட்டார்கள். இந்தச் சட்டத்தை இந்த அரசுதான் கொண்டு வந்தது. அதை இதற்கு முன்னால் இருந்த அரசு செய்யவில்லை. எனவே இந்த அரசாங்கம் அதைக் கொண்டுவந்த பிறகு சட்டம் வேலை செய்யவில்லை என்று சொல்கிறீர்கள். குறைந்தபட்சம் நாங்கள் அதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்காக வேலை செய்திருக்கிறோம் என்பதையாவது ஒப்புக் கொள்வீர்கள் என்று நினைக்கிறேன். இதற்கு முன்னால் இருந்தவர்கள் அந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவரவில்லை. இருந்தாலும் இடையிடையே ஏற்படும் சில தவறுகள் காரணமாக இதுபோன்ற விபத்துக்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. இதற்கு தனி அதிகாரிகளை அமைத்து அதற்கான தீவிர நடவடிக்கைகள் எடுக்க, நிச்சயமாக நாங்கள் வருங்காலத்தில் நடவடிக்கைகள் எடுப்போம் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஓட்டுநர்கள் பற்றி, அவர்களுக்கான கல்வித் தகுதி பற்றி இங்கே பண நண்பர்கள் கருத்துக்கள் எடுத்து வைத்தார்கள். அனுபவபூர்வமாக அந்த கஷ்டம் எங்களுக்குக்கூட இருக்கிறது. அதை ஒப்புக்கொள்கிறேன். இருந்தாலும் நாம் தொலைநோக்கோடு பார்க்கவேண்டும், வருகிற திட்டங்களை. குறுகிய காலத்திற்காக, நாளை என்ன நடக்கிறது இன்று என்ன நடக்கிறது என்று பார்க்கக் கூடாது. தொலைநோக்கில் பார்க்கிற நிலை இருக்கவேண்டும். ஏதோ ஓட்டுநர்கள் என்றால் அது மட்டமான தொழில் என்ற நிலை இந்த நாட்டில் உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் மேல் நாடுகளில் அப்படி அல்ல. அவர்களுக்கு ஒரு எதிர்காலத்தை நல்ல முறையில் அமைக்க வேண்டும். ஓட்டுநர்களாக இருந்தாலும் நிச்சயமாக அவர்களும் படித்தவர்கள் என்பதை எடுத்துக்காட்ட வேண்டும் என்பதற்காகத்தான், அதை நடைமுறையில்

1980 ஜூலை 23]

(திரு. சு. முத்துசாமி)

கொண்டுவருவதற்கு எட்டாவது வகுப்பு வரை படித்திருக்கவேண்டும் என்று இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறோம். எட்டாவது வகுப்பு வரை போகிறவர்கள் வருங்காலத்தில் ஏதாவது ஒரு தொழிலுக்கு போகலாம், எட்டாவதுக்கு கீழே நின்றுவிடமாட்டார்கள். ஆகவே அவர்கள் எட்டாவது வரையாவது படித்திருக்கவேண்டும் என்ற நிலையை உருவாக்கவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இந்த முறை கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது.

வண்டிகளின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவது பற்றி இங்கே எடுத்துக் கொள்ளார்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. வண்டிகளின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காக, இப்போது அதற்காக ஒரு தனிக் கருவியை அமைக்கவேண்டுமென்று இந்த அரசு தீவிரமாகப் பரிசீலனை செய்து, அதற்கு உத்தரவு கூட போட்டிருக்கிறது. எனவே அதை அமைத்துப் பார்க்கிறநேரத்தில் இந்த வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துகிற நேரத்தில் நிச்சயமாக இங்கே நடக்கிற விபத்துக்களை கணிசமான முறையில் குறைக்க முடியும் என்று நம்புகிறேன்.

அதேபோன்று நகரப்பேருந்துகள் பற்றி தூரத்தை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். இப்போது இருப்பது 25 கி.மீ. அதை அதிகப் படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். நிச்சயமாக நாம் இரண்டு கிலோ மீட்டர் அதிகப்படுத்தினால் அதற்கு மேல் இருப்பவர்கள் இன்னொரு கிலோமீட்டர் அதிகப்படுத்திக் கொடுங்கள் என்று கேட்கக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும். இன்னொரு உறுப்பினர் பேசும்போது கூட நகரப் பேருந்துகள் காரணமாக மொபலில் வண்டிகள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். நகரத்திற்குள்ளே ஓட வேண்டிய வண்டிகள்தான் நகரப் பேருந்துகளாக இருக்கின்றன, இப்போது நாம் 25 என்று கொடுத்திருப்பதால் பல்வேறு நகரங்களில் நகரத்தை விட்டு அதிகதூரம் வெளியே ஓடுகிறதே தவிர நகரத்திற்குள்ளே அது ஓடவில்லை. நகரத்திற்குள் வசதியாக இருக்க வேண்டும் என்றுதான் நகரத்திற்குள்ளே பேருந்துகள் முதலில் வந்தன. இருந்தாலும் 25 என்பதை அதிகப்படுத்தவேண்டும் என்றால் நடைமுறையில் சிக்கல்கள் என்ன வரும் என்பதைப் பார்த்து நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

விதவைகளுக்கு லாரிகளுக்கு உரிமம் வழங்குவதில் முன் உரிமை கா வேண்டும் என்று வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது லாரிக்கு உரிமம் வழங்குவதில் எந்தவிதமான கட்டுப்பாடும் இல்லை. யார் வேண்டுமானாலும் வாங்கிக்கொள்ளலாம், எனவே அதைப்பற்றிய வினாவே எழவில்லை.

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1980 ஜூலை 23]

மாவட்ட ஆலோசனைக் குழு ஒன்று அமைக்கவேண்டும் என்று இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே ஒரு ஆலோசனைக் குழு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமையில் இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது. எனவே அதைத் துரிதப் படுத்த இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும் இங்கே பேசிய ஏறத்தாழ 21 நண்பர்கள் பல்வேறு கருத்துக்களை, ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்களை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். எனவே அதை யெல்லாம் மனதில்கொண்டு சிறப்பான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-50)

அடுத்தபடியாக, வருகின்ற 25 ஆம் தேதியன்று பல்வேறு தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளையும், அதிகாரிகளையும் அழைத்து இந்த சம்பள அடிப்படை பற்றி பேசுவதற்கு, நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு அவர்களுக்கெல்லாம் அறிவிக்கப் பட்டு விட்டது. எனவே, இதிலே சில பேர்கள் இதைப்பற்றிச் சொல்லியும் இருக்கிறார்கள்; பேசியும் இருக்கிறார்கள். இந்த 25 ஆம் தேதி பல்வேறு பிரச்சனைகளைப் பற்றி நாங்கள் விவாதிக்கின்றபோது, நிச்சயமாக இந்தப் பிரச்சனை ஒரு சமூகமான முறையிலே உருவாகும் என்கிற நம்பிக்கை எங்களுக்கு இருக்கிறது. இந்த முறையிலே அமர்ந்து பேச இருக்கின்ற காரணத்தினால், பலவிதமான அறிவிப்புகளை அறிவிக்க வேண்டுமென்று விரும்பினாலும், இன்னும் குறுகிய காலத்திலே நாங்கள் பேச இருப்பதால், தொழிலாளர்கள் பிரதிநிதிகளுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்கவேண்டும், அதனால் அறிவிப்பது முறையாக இருக்காது, பின்னர் பேசி முடிவை அறிவிக்கலாம் என்று நாங்கள் முடிவெடுத்திருக்கிறோம்.

பொதுவாக இருக்கின்ற சில அறிவிப்புகளை நான் இங்கே அறிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(1) போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்கு ஓய்வு இல்லங்கள் அமைக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இப்போது இருக்கின்ற நிலையிலே, வருஷம் ஒருமுறை அவர்கள் குடும்பத்தோடு பல்வேறு இடங்களுக்குச் சென்று வருவதற்காக இலவச பாஸ் வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி செல்லுகின்றபோது, அந்தந்த இடங்களிலே தங்கும் விதிகள் இல்லாமல், அதிகம் செலவாகின்ற காரணத்தினால் . . .

1980 ஜூலை 23]

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, இப்போது பஸ் எம்பிளாய்மென்ட் பாஸ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கூறுகிறார்கள் அமைச்சர் அவர்கள். ஆனால், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் பாஸ் கொடுக்கவில்லை. மற்றும், ஒருவர் நாகர்கோயிலுக்குப் போகவேண்டுமென்றால், எத்தனை இடங்களில் இறங்கி இறங்கி பயணம் பண்ணுவார்?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : இந்த கோரிக்கையையும் அங்கே தொழிலாளர்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். எனவே, பேச்சுவார்த்தைகள் நடக்கும் போது, இதைப்பற்றியெல்லாம் விவாதித்து முடிவெடுப்போம். அப்படிப்பட்ட தொழிலாளர்கள் உரிமையோடு தங்குவதற்கு இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக ஆங்காங்கே அவர்களுக்கு விடுமுறை ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டுவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. மதுரையிலிருந்து சென்னைக்கு குடும்பத்தோடு ஒரு தொழிலாளர் அரசாங்க மருத்துவ மனை போன்றவற்றிற்கு வருகின்ற நேரத்தில், அதை பயன்படுத்திக் கொள்ள முடியும். இதை இந்த அரசாங்கம் மனதில் கொண்டு, அதற்கான நடவடிக்கையை, முயற்சியை வருங்காலத்திலே எடுக்கும்.

(2) நம்முடைய பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமாக இருந்தாலும் சரி, மற்ற போக்குவரத்துக் கழகமாக இருந்தாலும் சரி அவைகள் எப்படி செயல்படுகின்றன என்பதைக் கண்டறிய அண்டை மாநிலங்கள் மட்டுமல்ல, பல்வேறு நாடுகளிலே இருந்தும் இங்கே வந்து, அதைப்பற்றி விசாரிக்க ஆசைப்படுகிறார்கள். எனவே, அவர்களுக்கு அதைப்பற்றிச் சொல்வதற்காக போக்குவரத்து ஆலோசனை பிரிவு என்ற ஒரு பிரிவை இந்த அரசாங்கம் ஏற்படுத்த இருக்கிறது. அதன்மூலம் ஆலோசனை கொடுப்பதற்கு மட்டுமல்ல, வருகின்றவர்களிடம் அவர்களுடைய எக்ஸ்பீரியன்ஸ், அவர்களுடைய அனுபவங்களைத் தெரிந்து, அவர்களுடைய யோசனைகளைப் பெற்று, இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்தை மேலும் நல்லமுறையில் முன்னேற்றம் அடையச் செய்வதற்கு வாய்ப்பிருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

(3) பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக கொடைக்கானலில் ஒரு பேருந்து நிலையம் அமைக்கப்பட இருக்கிறது. கெடைக்கானல் எஸ்வளவு முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்பதை நான் சொல்லத் தேவையில்லை. கொடைக்கானலில் பேருந்து நிலையம் அமைப்பதற்கு ஏறக்குறைய 5 ஏக்கர் நிலத்தை இப்போது இருக்கிற பேருந்து நிலையத்திற்கு எதிராக வாங்க இந்த அரசாங்கம் திட்டமிட்டிருக்கிறது, அதற்கான நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது.

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1980 ஜூலை 23]

(4) இராமேஸ்வரத்திலே பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் பணி மனை நிறுவ இருக்கிறது. இராமேஸ்வரம் ஒரு முக்கியமான இடம். எனவே, அங்கே பணி மனை ஏற்படுத்தி, அதிலே எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறது. அப்படி பணி மனை நிறுவுகின்ற நேரத்திலே, விரிவான ஒரு ஏற்பாட்டையும் செய்ய இந்த அரசு எண்ணிக் கொண்டிருக்கிறது.

(5) காரைக்குடியில் ஆராய்ச்சியுடன் வளர்ச்சிப் பிரிவு ஒன்றை பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் நிறுவ இருக்கிறது. இது தொடர்பாக 30 ஏக்கர் நிலத்தை வாங்கி வைத்திருக்கிறது. இதிலே 15 இலட்சம் அதற்காக செலவிடப்பட இருக்கிறது. அதிலே ஓட்டுநர் பயிற்சி, மற்றும் பயிற்சிப் பள்ளி அங்கே அமைப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. இந்த ஆய்வுக்கூடத்தை பொறுத்தவரை நாம் எப்படி மசவை குறைவாகப் பயன்படுத்தி, அதிக தூரம் ஓட்ட முடியும் என்பதையும், அதைப்போல் டயர் போன்ற உதிரிப் பொருள்களை அதிகத் திறனோடு எப்படி உபயோகப்படுத்தலாம் என்பதையும் ஆராய்ச்சி செய்ய இருக்கிறோம் என்பதையும், இதையெல்லாம் எதிர்காலத்தில் இந்த போக்குவரத்துக் கழகம் விரிவாக செயல்படுத்துகின்ற சிறப்பான பணியை செய்ப இருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(6) மதுரையில் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி நிறுவ திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் திட்டமிட்டிருக்கிறது. இதைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே இருக்கின்ற ஓட்டுநர்களுக்கு இயந்திர அமைப்பு, பல்வேறு நாடுகளிலே இருந்து வந்திருக்கின்ற புகைப்படங்கள், அந்தப் படக் காட்சிகளை எல்லாம் காட்டி, எப்படி அந்த வண்டிகளை விபத்து இல்லாமல் ஓட்ட முடியும் என்பதை அவர்கள் கற்றுக்கொள்ள முடியும்.

அதே போன்று அடிக்கடி விபத்து ஏற்படுகிறது. விபத்துக்கு உள்ளாக் கின்ற ஓட்டுநர்களை அழைத்து வந்து பயிற்சி அளிக்கவேண்டும். பாண்டிச்சேரியில் புதிதாகப் பணி மனையும் பேருந்து நிலையமும் அமைக்கப் பட்டிருக்கிறது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பில் 5¼ லட்சம் ரூபாய் செலவிடப்பட்டிருக்கிறது. இதுவும் போக்குவரத்தில் முன்னேற்றம் ஏற்படுத்தும் நடவடிக்கை என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. சு. முத்துசாமி)

திருச்சியில் தொழிற் கூடம் ஒன்று இப்போதே இருக்கிறது. அதை விரிவுபடுத்த திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. ஒன்பது லட்சம் ரூபாய் செலவிட்டிருக்கிறது. அதிலே மாதம் ஐந்து பேருந்துகளுக்குக் கூடு (பாடி) கட்டப்படுகிறது. மாதத்திற்கு ஒன்பது பேருந்துகளுக்கு பாடி கட்டும் அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க முடியும். அப்படி நடவடிக்கை எடுக்கிற நேரத்தில், விரிவுபடுத்தும் முறையில் காண்டிராக்ட் முறையை ஒழிக்க முடியும். மாண்புமிகு துரை முருகன் அவர்கள் பேசுகிற நேரத்தில் படிப்படியாகத்தான் வளரும் என்று சொன்னார்கள். நாம் ஆரம்பிக்கிற நேரத்தில் சில தொழில்களுக்குக் காண்டிராக்ட் முறையைத்தான் வைக்க வேண்டியிருக்கிறது. சில வேலைகளை வெளியில் கொடுத்துச் செய்ய வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. வளருகின்ற நேரத்தில் நிச்சயமாக அந்த முறையை ஒழித்து, அங்கு இருக்கக்கூடியவர்களுக்கு வேலை கொடுக்கக்கூடிய அளவில் அதிகமான பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பை ஏற்படுத்த முடியும் என்று நம்புகிறேன். இதுவரை சொன்னது போல் நிறையப் பேருக்கு வேலை வாய்ப்பும் எதிர்காலத்திலே நல்ல திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களையும் நடத்துநர்களையும் உருவாக்கும் திட்டம் இருக்கிறது.

இப்போது சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக கோவையில் குடியிருப்புகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. பொள்ளாச்சியில் 146 குடியிருப்புகளும், கோவையில் 162 குடியிருப்புகளும் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இன்னும் ஏறத்தாழ 350 குடியிருப்புகள் கட்ட இப்போது சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் திட்டமிட்டிருக்கிறது. இதைத் தொடர்ந்து மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நடவடிக்கை எடுக்க தீவிரமான முயற்சியை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இப்போது ஓட்டுநர்கள் பிரச்சினை பெரிய பிரச்சினையாகத்தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஓட்டுநர்களுக்கு அனுபவத்தை அதிகமாகக் கொடுத்தாக வேண்டும். பேசிய உறுப்பினர்கள் எல்லாம் கூடச் சொன்னார்கள்—ஓட்டுநர்களுக்கு நோடியாக ஹெலி லைசென்ஸ் பெற வாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் சில நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கிறோம். பள்ளி இறுதித் தேர்வில் வெற்றி பெற்றவர்கள் யார் யார் விருப்பம் தெரிவிக்கிறார்களோ அவர்களை அழைத்து அனுபவ பூர்வமாக ட்ரையிளிங் கொடுத்து, 32 வார காலம் ட்ரையிளிங் கொடுத்து அவர்கள் தேறினால் அவர்களுக்கு ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்க இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. இதிலே பல்வேறு பாடங்கள் சொல்லிக் கொடுக்கப்படும். பேருந்துகள் தடுவில் நின்று

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1980 ஜூலை 23]

விட்டால் எப்படி அவர்களே ரிப்பேர் செய்வது என்பதையும், மக்களிடம் எப்படிப் பழகுவது என்பதையும் பாடமாக நடத்திச் சொல்லிக் கொடுக்க இப்படிப்பட்ட திட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இதற்கு முன்பு ஏறத்தாழ 20 மாணவர்கள் பயிற்சி பெற்று வெளியே வந்திருக்கிறார்கள்.

தொழில் துட்பப் பயிற்சி நிலையம் ஒன்று பொள்ளாச்சியில் சோன் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் நிறுவப்பட இருக்கிறது. அதற்காக 7½ ஏக்கர் நிலம் இன்றையதினம் சோன் போக்குவரத்துக் கழகம் வாங்கி வைத்திருக்கிறது. எட்டரை லட்சம் ரூபாய் செலவிடப்பட இருக்கிறது. இந்தத் திட்டத்தில் 36 ஐ.டி.ஐ. தொழில் துட்பப் பயிற்சியாளர்களும், 20 டிப்ளோமா பயிற்சியாளர்களும் 24 ஓட்டுநர்களும் நீண்டகாலத்தில் ஒரே நேரத்தில் பயிற்சி பெற முடியும். குறுகிய காலத்தில் 50 தொழிலாளர்கள் வரை ஏதாவது பிரச்சினை காரணமாக தெரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்று விரும்புகிறவர்கள் தாற்காலிகமாக குறுகிய காலத்தில் பயிற்சி பெற்றுச் செல்லவும் இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது.

சோன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக போக்குவரத்து ஆய்வுக் கூடம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. விபத்துக்கள் அதிகமாக நடப்பதாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். விபத்துக்கள் எவ்வாறு நடக்கின்றன, என்ன சூழ்நிலையில் நடக்கின்றன என்பதை ஓட்டுநர் தெரிந்து கொள்ள ஆய்வுக்கூடம் பயன்படுகிறது. இதிலே போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கிற ஓட்டுநர் மட்டும்தான் பயன்பெற முடியும் என்ற நிலைமை இல்லை. பொது நோக்கோடு, மக்களுக்குப் பணியாற்றுகிற நோக்கோடு யார் வேண்டுமானாலும் பயின்று செல்லலாம். என்கே விபத்து நடந்தாலும் அங்கே இந்த நிறுவனத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் சென்று ஆராய்ச்சி செய்து அதையெல்லாம் போக்க என்ன நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்ற வகையிலே இது செயல்படுகிறது. இதற்காக தற்போது 75,000 ரூபாய் செலவு செய்திருக்கிறார்கள்.

(பிற்பகல் 2-00)

அதுபோன்று 13-வதாக நெல்லை மாவட்டத்திலே உள்ள விளாத்தி குளத்திலே கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு பணிமனையை ஏற்படுத்த இருக்கிறது. அந்தப் பணிமனையை ஏற்படுத்தினால் சுற்றியிருக்கிற 25 கிலோமீட்டருக்கு நாம் நகரப் பேருந்துகளை விடமுடியும், என்பதையும் அதன்மூலம் இந்த நகரப் பேருந்துகளின் துரத்தை அதிகப்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை மாற்றி அந்த 25 கிலோமீட்டரே போதும் என்ற நிலையை நாம் உருவாக்க முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. சு. முத்துசாமி)

அதற்கடுத்து, 14. ஏறத்தாழ தமிழகத்திலே இப்போது நமக்குத் தெரிய 8 பேர்கள் என்று கருதுகிறேன், பெண்கள் நடத்துநர் உரிமம் பெற்று இருக்கிறார்கள். எனவே அவர்களை ஊக்குவிக்கவேண்டும் என்பதற்காகவும் எப்படியாவது அவர்களுக்கு வாய்ப்பைக் கொடுக்கவேண்டும் என்பதற்காகவும் இந்த அரசாங்கம் அவர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதற்காக முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. பெண்களுக்காக தனியாகப் பேருந்து ஓடுகிறது, பெண்களுக்காகவும், குழந்தைகளுக்காகவும். அது காலையிலே 2 முறையும் மாலையிலே 2 முறையும் ஓடுகிறது. எனவே அதில் மட்டும் பயன்படுத்தலாமா என்று யோசித்து வருகிறோம். காரணம் அவர்களுடைய பாதுகாப்பையும் நாம் பார்த்தாக வேண்டும். அடுத்த கூட்டத்திலேயே கேட்கக்கூடும், நீ சொன்னாயே ஏன் கொடுக்கவில்லை, சரியான சம்பளம் கொடுக்கவில்லை, முழு நேரம் கொடுக்கவில்லை என்று. எனவே அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் வரக்கூடாது என்பதற்காக எப்படியெல்லாம் பயன்படுத்தலாம் என்பதை ஆராய்ந்து அதற்குத் தகுந்தார்போல் பயன்படுத்துவோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜி.கே.எஸ். அவர்கள் சொன்னார்கள், இங்கே சென்னையிலே நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால் இங்கே இருக்கிற பேருந்துகளிலே இரண்டு கண்டக்டர்களைப் போடவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதற்கான நடவடிக்கையை இந்த அரசாங்கம் எடுக்கிறது. அப்படிப் போடுகிற நேரத்திலே டிக்கட் கொடுக்கப்படாமல், பணமும் வசூலிக்கப்படாமல் இருக்கிற அப்படிப்பட்ட நபர்களைப் பிடிக்க முடியும். அதன் காரணமாக அந்த ஓட்டுநர்களுக்கும் வசதி ஏற்படும். நான் இதைச் சொல்கிற நேரத்திலே வெளியே இருக்கிற ஓட்டுநர்களுக்கு அவர்களுக்கு வருகிற பாட்டாளிலே, படியிலே குறைவு ஏற்படும் என்று தயவுசெய்து கருத வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இதைச் சொல்கிற நேரத்திலே அதிலே எந்தவிதமான குறைபாடும் ஏற்படாத அளவுக்கு எப்படி நாம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமோ அதற்கான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது.

இன்னும் ஒன்றைப் பெரிய குறையாக அங்கே இருக்கின்ற தொழிலாளர் நண்பர்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளிகளுக்கு சீருடையை தைக்காமல் கொடுக்கவேண்டுமென்று இதுவரையில் கேட்டுக்கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். எனவே சீருடையை தைக்காமல் கொடுப்பது பற்றி இந்த அரசாங்கம் முடிவை எடுத்துவிட்டது. ஆனாலும் மீண்டும் அதைப்பற்றிச் சிலர்

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1980 ஜூலை 23]

கேட்கிறார்கள். தொழிற் சங்கங்களின் தலைவர்களைப் பார்த்துப் பேசுகின்ற நேரத்திலே அதைப்பற்றி முடிவு எடுக்கப்படுமென்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் ஒரு புதிதான திட்டத்தைச் செயல்படுத்த அதற்கான முயற்சியை, பரிசோதனையை, பரிசீலனையை இந்த அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. அதாவது, சந்தைகள் இருக்கின்ற ஊர்களுக்குச் செல்கிறவர்கள் பல்களிலே செல்கிறபோது, தாங்கள் கொண்டுபோகிற, சந்தைக்காகக் கொண்டுபோகிற சாமான்களை ஏற்றவேண்டியிருக்கிறது. கொஞ்சம் அதிகமாக கொண்டு செல்கிறபோது அதற்காக லாரியோ அல்லது வண்டியோ தேவைப்படுகிறது, குறிப்பாக விவசாயிகளுக்கு. அதை மாற்ற வேண்டும் என்பதற்காக இங்கே நாம் புதிய பேருந்துகளைப் போட்டு, எடுத்து விடுகிறோமே பழைய பேருந்துகள், அந்தப் பழைய பேருந்துகளைப் பயன்படுத்தி பாதியாகப் பிரித்து அதிலேயே பயணிகளும் பயணம் செய்வது போலவும், தங்களுடைய பொருட்களையும் அதிலேயே ஏற்றிச் செல்வது போலவும் ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டுவருவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கிறது. ஆனால் எந்த அளவுக்கு வேற்றிகரமாக அது இருக்கும், ஆபத்து இல்லாமல் இருக்கும் என்பதை எல்லாம் உணர்ந்து அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டவுடன் அது செயலாக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் ஒன்று. இங்கே பேசிய ஒரு நண்பர் தெளிவாகச் சொன்னார். அரசாங்கத்தால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட (விவரவாக எழுதுகிறார்கள்) நிருபர்களுக்கு, பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு தமிழகம் பூராவும் சுற்றிவரவேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்டார்கள் என்று. ஆனால் அதனுடைய பிரதிநிதிகள் என்னிடம் வந்து பேசியபொழுது இப்போது பெருநகர்ப் பிரிவிலேயும் மாவட்டத்திலேயும் இருக்கிறது, அதை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் இரண்டிலேயும் நாங்கள் எங்கே வேண்டுமானாலும் போய் வருவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று தான் கேட்டார்கள். எனவே அந்த அடிப்படையிலே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பெருநகர், புறநகர் இந்த இரண்டிலேயும் அவர்கள் அந்த வண்டிகள் எங்கெங்கே போகிறதோ அங்கே போய்வருவதற்கு அவர்களுக்கு வாய்ப்புக் கொடுப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. அதைப்போன்று அவர்கள் இரவுப் பேருந்துகளிலே போகமுடியவில்லை, பொதுக் கூட்டங்களுக்குச் சென்று விட்டு இரவுநேரங்களிலே திரும்பவேண்டியிருக்கிறது, அதிலேயும் வாய்ப்புக்

1980 ஜூலை 23]

(திரு. சு. முத்துசாமி)

கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். எனவே அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, அவர்களுக்கு அதற்கான வாய்ப்பும் கொடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேலும் இதற்கு முன்பே சொல்லியிருக்கிறேன், 25 ஆம் தேதி அந்தப் பேச்சுவார்த்தை துவங்க இருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறேன்.

இருபதாவது, ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்கும் தொலைபேசி வைக்கவேண்டுமென்று உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். தொலைபேசியில்கூட நாம் விரைவாகச் செய்திகளைச் சொல்லிவிடமுடியாது. எனவே அதற்குப் பதிலாக இந்த அரசாங்கம் வயர்லஸ் முறையை கொண்டுவருவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதைப் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. காரணம், ஒரு பேருந்துக்கு இருபதாயிரம் ரூபாய் ஆகிறது. அதே போன்று 12 இடங்களிலே நாம் அந்த டவர் ஸ்டேஷன்களைப் போட்டாக வேண்டும். ஒரு ஸ்டேஷனுக்கு இரண்டு இலட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. ஏறத்தாழ ஒரு கோடிக்கு வந்தா நிற்கும் என்ற அளவிற்கு ஒரு திட்டம் இருக்கிறது. இருந்தாலும் நாம் இதை எந்த அளவிற்குச் செயல்படுத்த முடியும் என்பதையும், நிச்சயமாக இந்த அரசாங்கம் தீவிரமான நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதையும் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இப்பொழுது இங்கே, சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் அதிகமாக இருக்கின்றன. நாம் அவர்களைப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் உண்மையிலேயே வேதனைப்படக்கூடிய அளவிற்கு அவர்களுடைய நிலைமைகள் இருக்கின்றன. எனவே, அதை மாற்றுவதற்காக இப்பொழுது மசலிலே ஒரு என்ஜின் கண்டு பிடித்து, அதிலே பொருத்தியிருக்கிறார்கள். நாங்கள் அதை எடுத்துப் பார்த்தோம். நல்லமுறையில் அமைந்திருக்கிறது. எனவே, இந்த சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களுடைய சங்கத்தினுடைய தலைவர்கள் மற்றும் அதிலே சம்பந்தப்பட்டவர்களை அழைத்து, அவர்களுக்கு எப்படி வசதி என்பதையெல்லாம் அவர்களுடன் பேசிய பின்பு, அவர்கள் விரும்பினால் இதை வங்கியிடமிருந்து நாம் கடனாகப் பணத்தைப் பெற்று அவர்களுக்குப் பொருத்தித் தருவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1980 ஜூலை 23]

குழந்தைகளுக்காகவும், பெண்களுக்காகவும் ஏற்கனவே ஒடிக்கொண்டிருக்கின்ற வண்டிகளைவிட அதிகமான வண்டிகளை விடுவதற்கு நாங்கள் நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கின்றோம். ஆனால் அதன் காரணத்தால் ஏதோ இதற்கு முன்னால் ஒடிக்கொண்டிருக்கின்ற சாதாரண வண்டிகளினுடைய எண்ணிக்கை குறைந்து விடும் என்று யாரும் தயவுசெய்து எண்ணி விட வேண்டாம் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இப்பொழுது இருக்கின்ற பணிமனைகளிலே பல்வேறு இடங்களில் போய்ப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு சில வசதிகள் குறைவாக—பாத்ரூம் போன்ற வசதிகள் குறைவாக இருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே, இதற்காகத் தீவிரமான நடவடிக்கை எடுத்து, வெகுநிரைவில் இவர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளை இந்த அரசாங்கம் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது.

விவசாயிகள், தங்களுடைய நிலத்திலே பயன்படுத்துகின்ற டிராக்டர்கள், விவசாயத்திற்கு மட்டும், தன்னுடைய சொந்தத்திற்காகப் பயன்படுத்துகின்ற டிராக்டருக்கு, மூன்று மாதங்களுக்கு ஒருமுறை இலவச டோக்கன் வாங்க வேண்டுமென்று இருந்ததை மாற்றி, அதை அப்படி வாங்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை, ஒரு ஆண்டுக்கு ஒருமுறை வாங்கிக் கொண்டால்போதும் என்ற நிலைமைகளை இப்பொழுது உருவாக்கியிருக்கிறோம்.

அதேபோன்று, விவசாயத்திற்காகப் பயன்படுத்துகின்ற டிராக்டர்கள்—ஆனால் வாடகைக்கு விட அனுமதி அவர்களுக்கு உண்டு—அப்படிப்பட்ட டிராக்டர்களுக்கு ஆறு மாதங்களுக்கு ஒருமுறை அந்த ஃபீர் டோக்கன் வாங்க வேண்டுமென்று—மூன்று மாதங்களாக இருந்ததை, ஆறு மாதங்களுக்கு ஒருமுறை வாங்கினால் போதும் என்று இப்பொழுது மாற்றியிருக்கிறோம்.

இங்கே போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணியாற்றிக்கொண்டிருக்கின்ற தொழிலாளியின் குழந்தைகள் பள்ளியிறுதி ஆண்டிலே மாவட்டத்தினுடைய முதல் மாணவனாகத் தேர்ச்சி பெற்றால் அல்லது முதல் மாணவியாகத் தேர்ச்சி பெற்றால் அதற்குமேல் ஆகின்ற அந்தப் படிப்புச் செலவை அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகமே ஏற்றுக்கொள்ளும் என்ற ஒரு திட்டத்தை இந்த அரசாங்கம் கொண்டு வந்திருக்கிறது.

1980 ஜூலை 23]

சட்டமன்ற, மேலவை உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய துணைவியாரோடு அரசாங்கப் பேருந்துகளிலே அவர்கள் பயணம் செய்து கொள்ளலாம்; அவர்களுடைய துணைவியாருக்காகக் கட்டணம் வசூலிக்கப்பட மாட்டாது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (ஆரவாரம்).

திரு. ரா. உமாநாத் : இதற்குத்தான் பலமாக ஆரவாரம் செய்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : எல்லோருக்கும், மனைவி என்பது எவ்வளவு முக்கியத்துவம் என்பது தெரிகிறது.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இங்கே ஆண்கள் அதிகமாக இருக்கின்ற காரணத்தால் மற்றவர்களைப்பற்றி மறந்து விட்டு நீங்கள் பேசிக்கொண்டு இருக்கின்றீர்கள். ஒருவர்கூட பெண்கள் தங்களுடைய கணவரோடு வரலாமா என்பதைப்பற்றிக் கேட்கவே இல்லை. அவர்களுக்கும் அந்த வசதி உண்டு.

திரு. ஆ. வெள்ளைச்சாமி : இரண்டு மனைவிகள் இருந்தால் இரண்டு பேருக்கும் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : ஒரேயொரு மனைவிக்குத்தான் அனுமதி அளிக்கப்படும்.

சென்னைப் பேருதகர்ப் பிரிவிலே உள்ளதுபோல் மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள அடித்தள ஊழியர்களுக்குச் சம்பளத்தை. . .

திரு. துரை முருகன் : திருமணம் ஆகாதவர்கள் என்ன செய்வது?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமணம் ஆகாதவர்கள் திருமணம் செய்து கொள்ள வேண்டியதுதான்.

திருமதி டி. யசோதா : தலைவரவர்களே, இப்பொழுது இருக்கின்ற நிலைமையிலே பெண்கள் தனியாகப் போக முடியவில்லை; அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, பெண் உறுப்பினர்கள் போகும்பொழுது கூட யாரையாவது அழைத்துக் கொண்டு போவதற்கு அனுமதி உண்டா, கணவரோடு முடியாத சூழ்நிலைமை இருக்கிறபொழுது.

[1980 ஜூலை 23]

(பிற்பகல் 2-10)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பாதுகாப்பு வேண்டுமென்று கேட்கின்ற நேரத்தில், நிச்சயமாக அவரவர்களுடைய துணைவியாரையோ, அல்லது, அவரவர்களுடைய . . .

திரு. ரா. கு. பெருமாள் : துணைவியார் இல்லாமல், துணைக்கு ஆண்கள் அழைத்துச் செல்லலாமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : இங்கே மாண்புமிகு பெண் உறுப்பினர், தன்னுடைய கணவர் வரமுடியாத நிலையிலே ஒரு பெண் துணையை அழைத்துச் செல்லலாமா என்றுதான் கேட்டார். அதற்கு வழிவகை செய்யப்படுமா என்று தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மேலவை உறுப்பினர்கள் என்று பொதுவாக நாம் போட்டிருக்கிறோம். எனவே, அப்படியிருக்கும் நேரத்தில், நாம் இதற்குத் தனியாக வழி வகுத்துக் கொடுக்க முடியாது. எனவே, அப்படி ஆபத்து இருக்கும் என்று கருதுகிற நேரத்தில், இங்கே ஆண்களாக இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தனது துணைவியாரையும், பெண்கள், தங்களுடைய கணவரையும் அழைத்து வரலாம் என்பதுதான் முறையாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். அதிலே எந்த மாற்றமும் இல்லை. வேறு யாரையும் கூட அழைத்து வர முடியாது என்பதை நான் தெளிவாகக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். (குறுக்கி).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. பழனிவேலு உட்காருங்கள், ஏற்கனவே மணி 2-15 ஆகிவிட்டது. (குறுக்கிடுகள்) எந்தச் சட்டத்திலும் பி.ஏ.-வையெல்லாம் அனுமதிப்பதில்லை. கணவன், மனைவியைத்தான் அனுமதிக்கிறார்கள். பார்லிமெண்டிலும் அப்படித்தான் சட்டம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே சரியான ஒரு கேள்வியைக் கேட்டார்கள். கணவனும் மனைவியும் ஜோடியாகத்தான் செல்ல வேண்டுமா என்று கேட்டார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் வரும்போது மட்டும்தான் அந்த அனுமதி, கணவனாக இருந்தாலும் சரி, மனைவியாக இருந்தாலும் சரி. அவர்கள் தனியாக போகின்ற நேரத்திலே அந்த அனுமதி இல்லை என்பதைத் தெளிவுப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(திரு. சு. முத்துசாமி)

அதேபோன்று, சென்னைப் புறநகர்ப் பிரிவிலே உள்ளதைப் போல் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள அடித்தள ஊழியர்களுக்குச் சம்பளம் ரூபாய் 150 ஆக உயர்த்தப்படுகிறது.

அதேபோன்று, 3 மாதத்திற்கு ஒருமுறை கூடும் முறையில், ஒரு குழுவை ஏற்படுத்த இருக்கிறோம். ஜேஸிஸ், லையன்ஸ், ரோட்டரிஸ் மற்றும் பொதுக் காரியங்களை ஆற்றுகின்ற சங்கங்களின் மூலமாக வருகின்ற ஆலோசனைகளைக் கேட்பதற்கு ஒரு குழு அமைக்கப்பட இருக்கிறது. அது மூன்று மாதத்திற்கு ஒருமுறை, ஒரு வாரம் அதற்கான காலத்தை ஒதுக்கும். எனவே அந்த நேரத்திலே, என்ன, என்ன ஆலோசனைகள் வருகின்றனவோ, அந்த ஆலோசனைகள் மீது நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு ஏறத்தாழ மூன்று மாத காலம் வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் மூன்று மாதத்திற்கு ஒருமுறை அந்த ஆலோசனைக் குழு ஆலோசனைகளை வழங்க வேண்டுமென்ற விதத்தில் இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கின்றது. அந்த ஆலோசனைகளை வழங்குவதோடு, அந்தக் குழு தொழிலாளர்களுடைய பொருளாதார மேம்பாட்டையும், அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதற்கான நடவடிக்கையையும் ஆராய்ச்சி செய்து, அரசாங்கத்திற்குப் பரிந்துரைகளை அனுப்பிவைக்கும்.

அதே போன்று, இன்னொரு பெரிய பிரச்சனையாக இருந்து கொண்டிருந்தது, போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணி புரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி சரியான முறையிலே வழங்கப்படவில்லையென்ற குற்றச்சாட்டைச் சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள். இனிமேல், அந்த நகர ஈட்டுப் படையை முறையாக வழங்குவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் ஒன்றை சொல்லவேண்டுமானால், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பல்வேறு தொழிற்சங்கங்கள் இருந்தாலும் அந்தக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு குடும்பத்தைப் போல நடைபெறவேண்டும்; அதோடு ஒத்துழைத்து நாமும் அப்படி நடந்து கொள்ளவேண்டும் என்பதுதான் இந்த அரசினுடைய நோக்கம். எனவே தொழிற்சங்கத் தலைவர்களுடைய ஒத்துழைப்பும், இங்கே மன்றத்திலே இருக்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய ஒத்துழைப்பும் இதற்கு நிச்சயமாக இருக்கும் என்று நான்கருதுகிறேன். இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மக்களுக்கு நல்லமுறையிலே பணி ஆற்றுவதற்கும், நல்ல லாபத்தை ஈட்டித் தருகின்ற அளவுக்கு இன்றைய

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1980 ஜூலை 23]

தினம் நிலைமைகள் உருவாகி இருப்பதற்கும் காரணமாக இருப்பவர்கள் அந்த அடித்தளத்திலே இருந்து வருகிற தொழிலாளர்கள்தான் என்று நான் சொல்லி ஆகவேண்டும். அதேபோன்று அங்கே நிர்வாகத்திலே இருப்பவர்களும் இது நல்லமுறையிலே அமைவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறார்கள். வருஷ ஆலத்தில் அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பு நிச்சயமாக இருக்கும். எனவே, இந்த நேரத்தில் அவர்களுக்கு நான் மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே உறுப்பினர்கள் பேசுகின்றபோது பல்வேறு விளக்கங்களைச் சொல்வதற்காக, பல்வேறு உதவிகளைச் செய்வதற்கு வந்திருந்தவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இங்கே நல்ல கருத்துக்களை எடுத்து வைத்து இருக்கிறீர்கள். என்னால் முடிந்த அளவிற்கு பதிலைச் சொல்லி இருக்கிறேன். பதில் சொல்ல முடியாதவைகளுக்கு எல்லாம் குறிப்பேட்டில் இருந்து அவற்றைப் பார்த்து அதன் மீது நடவடிக்கை எடுப்பேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே, மன்றத்திலே வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்த உறுப்பினர்கள் அந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களை வாபஸ் பெற்று இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. ரா. கு. பெருமாள் : தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சென்னை, திருச்சி, மதுரை போன்ற இடங்களுக்குச் செல்வதற்கு விரைவுப் பேருந்தில் இடம் ஒதுக்கப்பட்டு இருந்தது. ஆனால் கவர்னர் ஆட்சியிலே அதை எடுத்துவிட்டார்கள் என்று டைம் கீப்பர்கள் சொல்கிறார்கள். நேற்று முன்தினம் கூட நான் அனுபவிப்பட்டேன். எனவே, அந்தத் துடையை நீக்கி மீண்டும் இடம் ஒதுக்கப்படுமா என்பதை அறிவிக்கக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விரைவுப் பேருந்துகளில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு இரண்டு இடங்கள் ஒதுக்கப்பட்டு இருந்தன. அது எந்த இடத்தில் இருந்து புறப்படுகிறதோ அந்த இடத்திலே ஒதுக்கப்பட்டு, அது வெளியே வந்த பிறகு நிரப்பப்பட்டு விடும். இதற்கு முன்பு வழித்தடம் பூராவும் அது ஒதுக்கி வைக்கப்பட்டு இருந்தது. அதனால் அதிக நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சுட்டிக்காட்டிய பிறகு ஆரம்பிக்கின்ற இடத்தில் அவர்களுக்கு இரண்டு இடம் ஒதுக்கப் பட்டுள்ளது. அதில் மாற்றம் இருந்தால் நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுத்து, மீண்டும் அந்த இடங்கள் ஒதுக்கப்படும்.

1980 ஜூலை 23]

திரு. ரா. கு. பெருமாள் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி யிலிருந்தோ, அல்லது சென்னையில் இருந்தோ புறப்படும் வண்டிகளில் தான் இந்த வசதி இருக்கிறதே தவிர, கோவில்பட்டி, விருதுநகர் போன்ற இடங்களில் ஏறுவதற்கு முடிவது இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பதாக ஏற்கனவே சொல்லியிருக்கிறார்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : தலைவர் அவர்களே, பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் டிரைவர்கள் 'இன்வாய்ஸ்' எழுதும் பழக்கத்தை உடனடியாக ரத்து செய்ய அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, எவ்வளவு காலமாக இது நடைமுறையில் இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. எதற்காக இந்த நடைமுறைகளைக் கொண்டு வந்தார்கள் என்பதைப் பரிசீலனை செய்து, நிச்சயமாக உங்களுடைய கோரிக்கையை மனதில் வைத்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, இந்த செஷன் ஆரம்பத்தில் நான் ரெய்ஸ் செய்த ஒரு பிரச்சினைக்கு இப்போது டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் பதில் சொல்வது சரியாக இருக்கும். இந்த அசெம்பிளி நடக்கும்போது அசெம்பிளி ஸ்டாப்க்கு நிச்சயமாக பஸ் பாஸ் வழங்கப்படும் என்று பைனான்ஸ் மினிஸ்டர் கொடுத்த அஷ்யூரன்ஸ் ரிக்கார்ட்டில் இருக்கிறது. அது இப்போது வழங்கப்படுமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் கேட்பது 6-வது சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரைப் பற்றியது. இப்போது நாம் 7-வது சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரில் இருக்கிறோம். அந்த நிதி அமைச்சர் கொடுத்த அஷ்யூரன்ஸ் பற்றி இப்போது பேசுவது சரியல்ல.

திரு. ரா. உமாநாத் : அப்படியானால், அரசாங்க பெஞ்சிலே உட்கார்ந்து இருக்கக்கூடியவர்கள் கடந்த 2½ ஆண்டுகாலத்தில் செய்ததை, தங்களுடைய சாதனை என்று எப்படி இப்போது சொல்லிக்கொள்ளலாம். கன்டினியூட்டி இருக்கிறது. “யூ காண்ட் ஹேவ் இட் போத் வேஸ்”. இரண்டரை ஆண்டு காலத்தில் செய்த நல்ல காரியங்களுக்கு கிரிடிட் எடுத்துக் கொள்வது, ஆனால் கொடுத்த அஷ்யூரன்ஸை நிறைவேற்ற வேண்டும்’ என்று சொல்கிறபோது அது வேறு கவர்ன்மென்ட் என்று சொல்வது சரியல்ல. ஆகவே, நான் சொல்வது,

[1980 ஜூலை 23]

அதைப்பற்றி ரிகார்ட்டிலே இருக்கிறது. அதைப்பற்றி டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் பதில் சொல்லட்டும். செஷன்போது அசெம்பிளி ஸ்டாபிற்கு பாஸ் கொடுக்கவேண்டும்.

(பிற்பகல் 2-20)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய கவனத்திற்கு இப்போது தான் கொண்டு வந்து இருக்கிறார்கள். தீவிரமான நடவடிக்கை எடுத்து, அவர்களுடைய கோரிக்கையை நிறைவேற்றுவதற்கு நாங்கள் நடவடிக்கை எடுப்போம். அதற்குத்தான் நாங்கள் இருக்கிறோம். நிச்சயமாக நீங்கள் சொல்வதை நிறைவேற்றுவதற்கு நாங்கள் நடவடிக்கை எடுப்போம்.

கோரிக்கை எண் 3.

திருவாளர்கள் பெ. சு. திருவேங்கடம், என். வரதராஜன், பொ. விஜய ராகவன் ஆகியோர்களின் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியோடு திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால், அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் திரும்பப்பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,66,84,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 40.

திருவாளர் சு. பாலன், ஆர். தியாகராஜன், ஜே. ஹேமச்சந்திரன், தி. கா. நல்லப்பன், பொ. விஜயராகவன் ஆகியவர்களின் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

1980 ஜூலை 23]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—
கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூபாய் 42,69,000-க்கு மேற்
படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்
பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 53.

திருவாளர்கள் சு. பாலன், கே. எம். தங்கமணி கவுண்டர், செ. சிவசாமி,
விஜயராகவன் ஆகியவர்களின் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதி
யுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 63—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்,
கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ்
ரூ. 9,69,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்
பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

7. அரசினர் தீர்மானம்.

விதி 31-ஐத் தளர்த்தல்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,
அலுவல் ஆய்வுக் குழுவில் 19—7—1980 ஆம் தேதி எடுக்கப்பெற்ற முடிவளின்படி
கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“சட்டமன்றப் பேரவையில் முதல் ஒரு மணி நேரம் வினாக்கள்-
விடைகள் என்று உள்ள சட்டமன்றப் பேரவை விதி 31-ஐ 25—7—1980
அன்று தளர்த்தி, அந்நேரத்தை நிதி அலுவல்களுக்கு எடுத்துக்கொள்ள
வேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, ஒருமனதாக நிறை
வேற்றப்பெற்றது.